AÉRO JOURNAL

N°27
BIMESTRIEL
OCT - NOV. 02

DORNIER Do 335
LE DERNIER DINOSAURE

SAME PLAYER SHOOTS AGAIN
LE RP-63 "PINBALL"

NEEL KEARBY
L'AS FLAMBOYANT

PILOTE DE "TURBINES"

COULEZ LE KÖNIGSBERG !

M 04873 - 27 - F: 6,55 € - RD

Belgique : 7,4o euros

VIENT DE PARAÎTRE

Il y a soixante ans, le 1er septembre 1942, le général De Gaulle signait le décret officiel de la création de l'escadrille *Normandie* qui devait aller se battre aux côtés de l'Union Soviétique.
Cette minuscule entité, goutte d'eau sur le brasier du front russe, était venue représenter la France combattante, la France qui refusait la défaite. Plus qu'une aide militaire, elle représentait le vivant symbole de la France de demain. Et les Russes l'avaient bien compris, qui ne ménagèrent jamais leurs peines et leurs soins pour offrir aux Français la meilleure nourriture et le meilleur matériel.
Sur les 95 pilotes affectés au régiment *Normandie-Niémen*, 43 ne devaient jamais revoir leur patrie qu'ils étaient venus avec l'espoir de libérer depuis un pays qui n'était pas le leur.
***Normandie-Niémen* a remporté 273 victoires homologuées, plus que n'importe quelle autre unité de chasse française.**

Ce hors-série d'Aéro-Journal est illustré de plus de 80 photos et de 8 pages de profils en couleur, pour la plupart inédits.

EN VENTE CHEZ VOTRE MARCHAND DE JOURNAUX
OU
AUPRÈS DE NOTRE SERVICE COMMERCIAL

Voir page 74

AÉRO JOURNAL

HORS-SÉRIE
N° 3
SEPT. 2002

SPÉCIAL 60ème ANNIVERSAIRE

NORMANDIE NIÉMEN

AÉRO JOURNAL

Nouveaux

ATTENTION ! STOCK LIMITÉS

Pour vous les procurer, voyez page 74.

NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

Comparer ce qui est comparable

Quand un auteur décrit un appareil, il est tout naturellement contraint de publier un tableau reprenant ses principales caractéristiques techniques. Or, le problème, c'est que souvent personne ne sait exactement de quoi il parle – il est à craindre que lui non plus, d'ailleurs.
L'appareil dont il cite les performances, les dimensions (avec l'indispensable surface alaire dont on n'a jamais su exactement l'intérêt qu'elle présente), le poids et tout le toutim, est-il un prototype ou un avion de série ? Même les plus hermétiques à la technique aéronautique se rendent compte qu'il existe une sérieuse différence entre un prototype, bichonné, poli, destiné à prouver aux responsables du ministère que le cahier des charges est respecté, et le 1 453ème avion de série, dont la tolérance des cotes est maximale, surtout quand il a été assemblé dans une usine souterraine, sous les bombes, par une main d'œuvre non qualifiée.
En ce qui concerne les performances pures, il est rare que l'on sache à quelle configuration de l'appareil elles correspondent : l'avion est-il lisse, à quel poids, avec quel plein de carburant, à quelle altitude, sous quelle température...?
Et puis intervient le facteur humain. Car, plus que l'avion en lui-même, c'est bien le couple homme-machine qui est jugé au travers des courbes de performances. Un pilote d'essais avec plusieurs milliers d'heures de vol à son actif tirera toujours bien plus de son appareil qu'un néophyte frais émoulu d'une école. En définitive, il est préférable d'avoir un bon pilote dans une mauvaise machine qu'un mauvais pilote dans une bonne machine. Ce ne sont pas les Japonais qui diront le contraire.
Comparer un chasseur à un autre chasseur est une manière de biaiser la discussion. Certes, les combats aériens entre chasseurs ont été légion, mais le chasseur doit aussi faire face à d'autres races d'avions de combat : les bombardiers. Et dans ce cas précis, la puissance de son armement, son blindage et sa capacité globale à évoluer en milieu hostile sont des éléments à prendre en compte et que l'on ne peut rendre sous l'aspect de tableaux.
Enfin, les avions ont une âme – une idiosyncrasie, pour reprendre un terme anglo-saxon cher à William Green, qui désigne un type de comportement dans une situation donnée. Celle-ci échappe à toutes données chiffrées. C'est ce que l'on appelle le « feeling ». C'était ce qui rendait exceptionnelle la rubrique « Viewed from the Cockpit » du *Captain* Eric Brown dans *Air Enthusiast* des années soixante-dix. Il savait, tel un psychanaliste ès aéronautique, transcrire en quelques lignes le tempérament de l'avion qu'il venait de piloter.
Aujourd'hui, on remplace ces quelques lignes par la surface alaire. C'est bien triste.

CJE

AÉRO-JOURNAL N° 27 – Octobre - novembre 2002

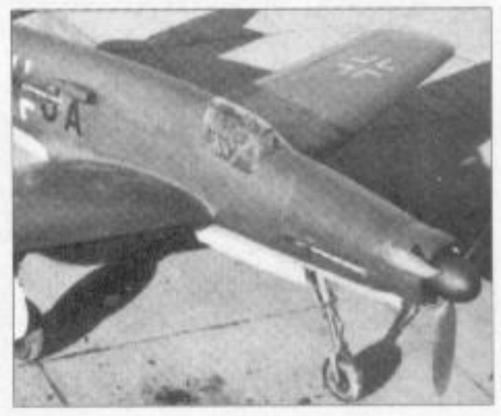
Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions International, S.A.R.L. au capital de 400 euros immatriculée au RCS d'Agen, SIRET 414003063300028.
Commission paritaire : 77345
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : à parution
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Reponsable de la publication pour la Belgique : J-Ph. Tondeur, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique
Adresse du siège social :
Aéro-Éditions International
BP 31 - 47551 Agen-Boé Cedex 1
(Tél.: 05.53.98.35.79 - fax : 05.53.98.20.32 - e-mail : aeroeditions@free.fr)

Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).
Prix au numéro : Euro 6,55 (France métropolitaine).

Les articles publiés n'engagent que la reponsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

6 Le Dornier Do 335
Bien que l'avénement du réacteur ait tracé le futur des avions de combat, la production du Dornier Do 335 n'en reçoit pas moins la plus haute priorité. Ce dernier dinosaure arrivera trop tard pour démontrer ses qualités au front et il s'éteindra en ne laissant pratiquement aucun descendant pour faire revivre sa configuration unique sinon novatrice.



22 Une bien triste journée
La guerre réveille bien souvent les plus bas instincts de l'homme, comme le montre ce triste épisode habituellement occulté dans les relations de la guerre entre la France et l'Italie en juin 1940.

27 Pilote de turbines
Un jeune pilote tchécoslovaque livre ses impressions aux commandes du Me 262, une expérience qui le fait pénétrer dans le cercle alors très fermé des « pilotes de turbines ».

30 Coulez le *Königsberg* !
Peu de temps après la bataille de la Marne, un épisode qui se déroule à l'autre bout du monde démontre l'importance que revêt désormais l'aviation en temps de guerre.

35 Chavrov sous le svastika bleu
Les Finlandais feront flèche de tout bois pendant la guerre, jusqu'à organiser un guet-apens pour récupérer deux hydravions sanitaires soviétiques.

40 Same player shoots again !
L'histoire étrange et mal connue des RP-63 « Pinball » utilisés comme cibles vivantes pour la formation des mitrailleurs des bombardiers américains.

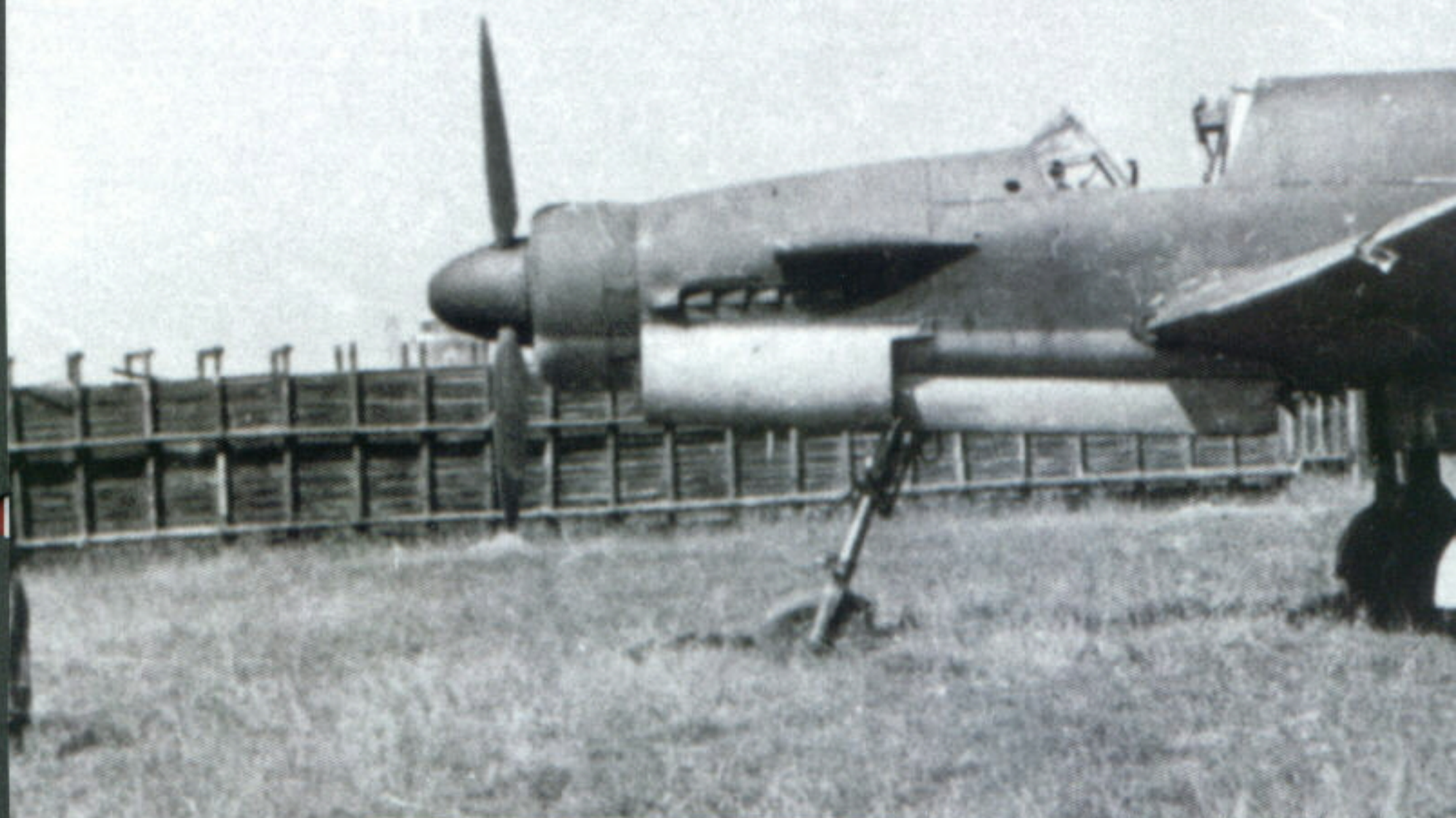
51 Tout est bien qui finit bien
La rencontre entre un Mosquito de chasse de nuit et un Fw 190G-1 aura en définitive un dénouement heureux. Le pilote allemand sauvera sa peau et l'équipage britannique apprendra de nombreuses années plus tard qu'il avait « terminé le boulot ».

54 Caribou en Asie
Les Australiens ont engagé une poignée de DHC-4 dans la guerre du Viêt Nam. Leur rendement sera largement supérieur à celui des CV-2 de l'US Army.

59 L'as flamboyant
Décoré de la médaille d'Honneur du Congrés, Neel Kearby est, avec 22 victoires, le plus grand as sur P-47 de la guerre du Pacifique.

64 Le GC III/6 (2ème partie)
Cette seconde partie traite de l'histoire du GC III/6 dans l'armée de l'Air de l'armistice et sa participation à la campagne de Syrie.

DORNIER Do 335
LE DERNIER DINOSAURE



Jean-Claude Mermet

Que venait faire ce gigantesque bimoteur d'un autre âge dans l'inventaire d'une Luftwaffe agonisante alors que l'avenir appartenait aux avions à réaction ?

Au même titre que le Blohm und Voss BV 141 asymétrique, le Junkers Ju 287 à ailes en flèche négative et autres « ailes volantes », Dornier Do 335 bimoteur en tandem fait partie des avions « mystérieux » de la Luftwaffe.

Pour qui veut trouver une raison absolue à toute chose, on peut affirmer que le Do 335 est l'aboutissement logique et le *nec plus ultra* de la technique propre à Claudius Dornier, le spécialiste du montage en tandem des propulseurs sur avions multimoteurs, et cela, dès 1916 avec les hydravions géants Rs IIb (abandonné) et Rs III, tous deux quadrimoteurs en double tandem.

Quels avantages une telle disposition offre-t-elle ? Supposons un bimoteur classique (avec moteurs en nacelles de chaque côté du fuselage) équipé de deux moteurs de 1 000 ch, soit une puissance globale de 2 000 ch. Par rapport à un monoteur, présentant la même finesse et équipé du même moteur de 1 000 ch, le bimoteur perd 90% de la puissance supplémentaire apportée par le second groupe propulseur en raison de la traînée et du poids engendrés par les deux nacelles. Au contraire, avec un bimoteur en tandem, si l'augmentation du poids subsiste (bien que légè-

rement moindre), la traînée est identique à celle d'un monomoteur. En outre, en cas de vol sur un seul moteur, il n'est pas déséquillibré et reste facile à piloter même avec la perte de la moitié de sa puissance.

La genèse du Do 335

Précisons tout de suite que Claudius Dornier n'est pas le premier avionneur à avoir adopté la formule des moteurs coaxiaux sur un monoplace de chasse. Le Fokker D-23, présenté au salon de l'Aéronautique de Paris en 1938, sans avoir volé, était propulsé par deux moteurs dont un, disposé à l'avant du fuselage entraînait une hélice tractive, l'autre, disposé à l'arrière du fuselage, entraînait une hélice propulsive [1]. Ce second moteur, simplement monté à 180°, tournait ainsi à l'inverse du premier sans qu'il ne fût nécessaire de faire appel à des moteurs de sens de rotation contraire. Le fuselage du Fokker D-23 étant relativement court, la formule bipoutre était rendue obligatoire pour supporter l'empennage, comme d'ailleurs sur la quasi-totalité des monomoteurs à hélice propulsive. Les exceptions dans ce domaine étaient les hydravions à moteur surélevé, tels que les Breguet 790, CAO 30, Loire 130 ou Supermarine Walrus, pour ne citer que ceux-là. Aux États-Unis, des trois chasseurs expérimentaux utilisant une hélice propulsive, seul le Vultee XP-54 était bipoutre, les Curtiss XP-55 et Northrop XP-56 étant des avions « sans queue ».
L'innovation de Claudius Dornier consiste à utiliser une formule monofuselage avec l'hélice propulsive « tout à l'arrière », après les empennages. Cette formule fait l'objet d'un dépôt de brevet le 24 juillet 1937. Un brevet similaire est déposé en France le 4 juillet 1938, délivré le 11 janvier 1939 sous le n° 840203 et publié le 21 avril suivant.

[1] Les dénominations « propulsive » et « tractive », souvent employées en français, sont d'un choix discutable, car le terme « hélice propulsive » désigne, depuis les débuts de la locomotion motorisée, l'hélice affectée à la propulsion d'un véhicule quel qu'il soit (automobile, bateau, avion) et quelle que soit sa position par rapport au moteur. Les termes anglais « tractor » et « pusher » sont plus corrects. Le mot « poussante » rend moins « performante », scientifiquement parlant, l'hélice affublée de ce qualificatif.

Du projet à la réalisation

Claudius Dornier élabore le projet Do P 59-04 qui reprend *grosso modo* la conception décrite dans le brevet : le pilote

est logé entre les deux moteurs; pour des raisons évidentes de centrage, le second moteur est à mi-longueur du fuselage et entraîne l'hélice propulsive par l'intermédiaire d'un arbre. La roulette de queue, située dans la dérive inférieure de l'empennage cruciforme, est remplacée par un patin caréné. Proposé comme bombardier rapide, les moteurs et l'armement ne sont pas définis.

C'est vraisemblablement ce projet qui a fait l'objet d'un nouveau brevet, cette fois en Allemagne uniquement, le 3 août 1937 sous le n° 728044. Le train d'atterrissage est devenu rétractable et l'aile principale présente une incidence variable de 20°. La destination militaire de l'engin ne fait aucun doute car « *la partie centrale doit être recouverte d'un second revêtement pour la protéger des projectiles* ».

Il faut arriver à 1940 pour voir naître les projets P 59-01 à P 59-05 qui finalisent la formule, chacun se distinguant des autres par la nature de ses missions, d'expérimentation pure

Dornier fait jouer ses relations au ministère pour promouvoir son Do 335.

à bombardier rapide (P 59-05), ce dernier étant prévu avec deux moteurs Daimler-Benz DB 605E, alors en gestation.

Cependant, enivrés par les succès de la Wehrmacht dans son ensemble et de la Luftwaffe en particulier, les responsables du *Reichsluftfahrtministerium* (ministère de l'Air du Reich, RLM) et ceux du Bureau technique font bien sentir à Claudius Dornier qu'il n'y a « *nul besoin d'un avion révolutionnaire, ce qui existe ayant grandement satisfait à ce qui a été demandé* ». Même le chef de la Luftwaffe, Herman Göring, rapporteur du Plan quadriennal du 3 février 1940, écrit au ministre de l'Économie ce qui suit : « *Les projets qui donneront des résultats en 1940 ou encore au printemps 1941, doivent être encouragés par tous les moyens. Tous les autres programmes qui n'aboutiront que plus tard, sauf au cas où l'Économie les justifie, doivent être mis en réserve au profit des projets précédents.* » Il alors clair pour Claudius Dornier que son projet est classé !

Malgré cela, persuadé que sa formule est bonne, il demande au fabricant de planeurs Schempp-Hirth de lui construire un avion avec un moteur dans le fuselage entraînant, grâce à un arbre, une hélice propulsive située derrière l'empennage, ceci afin de confirmer que ce mode de propulsion est exempt de vibrations. Cet avion expérimental est le Göppingen Gö 9, construit par Hütter, et qui consiste en un modèle réduit au 1/2,5ème du Dornier Do 17. Son empennage est cruciforme, son train tricycle et l'hélice quadripale est située à l'extrémité postérieure du fuselage. Le moteur est un Hirth HM 60 de 80 ch. L'envergure est de 7,20 m, la longueur de 6,80 m et la masse de 720 kg. Immatriculé D-EBYW, le Gö 9 vole à Wüsterberg à la mi-1940. Les essais se poursuivent jusqu'à la fin 1941 et prouvent la faisabilité de la formule. Conforté par les brillants résultats obtenus, Dornier, malgré l'opposition du RLM, élabore les projets P 231/1 à moteurs DB 603E, P 231/2 à DB 603G et P 231/3 à propulsion mixte, dont sera issu en mai 1943 le projet P 232/2 à moteur DB 603 et réacteur Jumo 004C pour une vitesse estimée de 780 km/h et un rayon d'action de 1 200 km. Sur ces projets l'aile n'est plus à incidence variable et les prises d'air des radiateurs et des compresseurs sont situées dans le bord d'attaque à l'emplanture des ailes. Sur le P 231/3 les prises d'air du réacteur sont situées sur les flancs du fuselage et sur le P 232/2, elles se présentent sous la forme d'écopes situées à hauteur du bord de fuite de l'aile, toujours sur les flancs du fuselage. Ce dernier projet sera abandonné à cause du peu de rendement des réacteurs aux essais. Les P 231 ont une longueur de 12,90 m pour une envergure de 15,00 m et une hauteur de 5,00 m; ils sont de la classe des bombardiers rapides avec emport, en soute, d'une bombe SC 500 ou de deux SC 250. Ces projets, le dernier daté de janvier 1943, correspondent désormais à la demande pour un chasseur-bombardier formulée par le RLM, confronté aux revers militaires de 1942 et à la perspective d'une guerre longue.

Le Hütter Gö 9 dessiné pour Claudius Dornier, juste pour prouver qu'il avait raison. Cet appareil expérimental était un modèle réduit du Do 17 et, d'ailleurs, la comparaison avec le modèle grandeur nature au second plan est assez éloquente. (Photo Hirth)

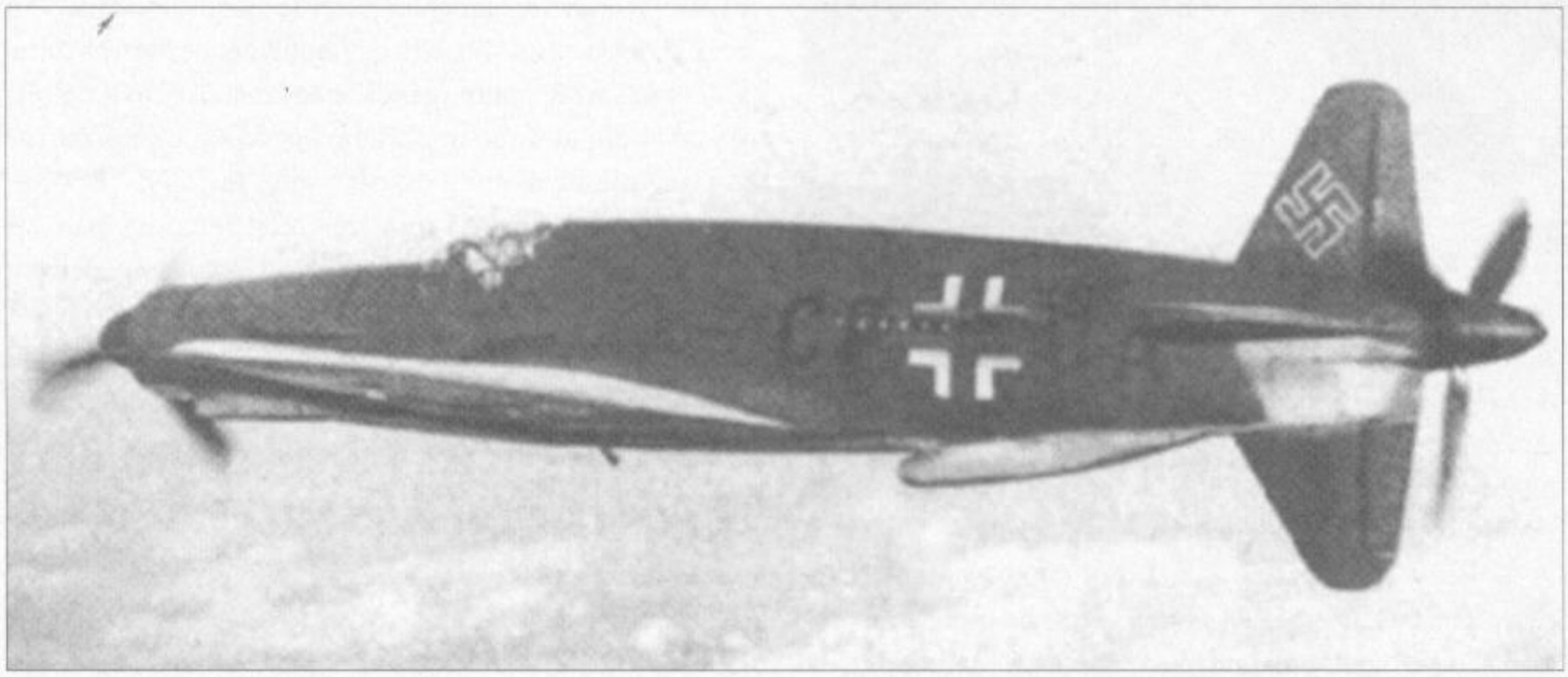
Lobbying et coups bas

En réalité, le RLM a son idée au sujet des projets de Claudius Dornier et soumet à celui-ci quelques modifications à apporter au P 231/2 pour qu'il prenne une forme convenant mieux à la Luftwaffe. Le Dr Pasewaldt, alors directeur du département des développements au Bureau technique, retarde la diffusion du cahier des charges aux concurrents potentiels. De cette manière, Claudius Dornier peut s'adresser directement à l'Inspecteur de la Luftwaffe, le *Generalfeldmarschal* Milch qui, en janvier 1943, lui passe commande d'une douzaine de prototypes sous la dénomination officielle de Do 8-335 (numéro RLM attribué à un projet extrapolé du P 231/2). Huit prototypes doivent d'abord être livrés qui seront suivis d'un lot de 35 bombardiers rapides puis d'une série de chasseurs-bombardiers. Les premiers prototypes doivent être livrés avant la fin de l'année !

À la même époque, plusieurs autres projets de chasseurs lourds (*Zerstörer*) ou de chasseurs-bombardiers (*Jagdbomber*) existent, notamment chez Junkers avec le EF 115.0 qui, bien que bimoteur à la Do 335, est équipé de deux hélices quadripales contrarotatives tractives. Bien que non contacté par le RLM, Willy Messerschmitt propose fin 1942 une solution rapide avec le Bf 109Z (deux fuselages de Bf 109G réunis par une section d'aile rectangulaire).

Comme le RLM est sur le point de porter son choix sur le Do 335 en confirmant l'option de Milch avec la mise en

production prévue en février 1945, Hilter lui-même, le 7 juin 1943, exige que le programme du Do 335 soit, comme celui du Me 262, accéléré afin d'obtenir au plus vite le bombardier rapide dont il rêve depuis 1940 !
Trois mois plus tard exactement, Messerschmitt arrive à influencer Hitler en lui prouvant que le Me 262 sera bien meilleur que le Do 335 ou autre Ar 234... et Hitler, par un retournement d'idée qui lui est propre, donne la priorité absolue au Me 262. Tous les arguments de Milch en faveur des projets mis en demi-sommeil sont rejetés !



Le premier prototype Do 335 V1 (CP+UA) en vol, fin 1943 – une scène impensable quelques mois plus tôt. Mais, l'insistance de Claudius Dornier a fini par porter ses fruits !
(Photo EADS)

actuel, peut transporter une tonne de bombes contre 500 kg au Me 262, ce qui compense la vitesse plus faible, qui est quand même de 640 km/h à basse altitude. Milch demande la construction de 14 prototypes et 10 appareils de présérie afin de couvrir toutes les configurations possibles, de la chasse lourde au bombardement rapide, en passant par la chasse de nuit, la reconnaissance et l'entraînement. Milch y ajoute une douzaine d'exemplaires de série A-1, pour évaluation opérationnelle, et trois biplaces d'écolage. Hitler, toujours entiché d'avions à réaction, admet que le Do 335 peut être « *gardé en réserve, en cas d'échec de ceux-ci* ».
Au cours d'un entretien entre le *Generalmajor* Adolf Galland (« général des chasseurs »), les *Obersten* Knemeyer (chef du Bureau technique) et Diesing (*E-Stelle* de Rechlin) et Herr Reidenbach (directeur chez Dornier), Knemeyer propose que les cellules des chasseurs lourds et des chasseurs-bombardiers soient identiques afin de pouvoir leur adapter des systèmes spécifiques (tel le système de suralimentation GM 1, par exemple) avec un minimum de modifications. Galland propose le montage de deux canons MK 103 dans les ailes. Ces armes, essayées en maquette sur le Do 335 V2, conduiront au développement du Do 335 V13, prototype de définition de la série Do 335B.
Le Do 3335 V2 (CP+UB) vole pour la première fois le 31 décembre 1943 et le V3 (CP+UC) le 20 janvier 1944. Ce dernier diffère par sa verrière qui s'ouvre en se soulevant et en coulissant vers l'arrière (la verrière bascule sur le côté sur les deux premiers prototypes). Il est le premier à être équipé d'un siège éjectable. Le radiateur d'huile est inclus dans le capot annulaire du moteur avant. Ce prototype emporte aussi une caméra Rb 50/30. Il est versé à la 1./VV Ob.d.L. (*Versuchsverband der Oberbefehlshaber der Luftwaffe* ou unité d'essais du commandant suprême de la Luftwaffe), où il reçoit le code T9+ZH. La 1. *Staffel* a été formée à partir de la 4.(F)/Aufkl.Gr.Ob.d.L. et des éléments du VfH (*Versuchsstelle für Höhenflüge* ou centre d'essais pour les vols à haute altitude). Elle est redénommée 1.(*Einsatz*)/VV Ob.d.L. le 21 février 1944 (*Einsatz* signifiant opération), puis 1.(*Einsatz*)/VV OKL (*Oberkommando der Luftwaffe* ou haut commandement de la Luftwaffe) le 23 mai 1944.

Milch contre-attaque

Entre-temps, cependant, durant ces luttes intestines qui n'ont de cesse, le Do 335 V1 (CP+UA) effectue son premier vol à Friedrichsfaffen le 26 octobre 1943 aux mains du *Flugkapitän* Hans Dieterle. Le « général des bombardiers », le *Generalmajor* Peltz et l'*Oberst* Petersen de l'*Erprobungsstelle* (centre d'essais, en abrégé *E-Stelle*) de Rechlin sont très impressionnés par le « nouveau-né ». Milch, plaidant toujours la cause du Do 335, écrit à la Chancellerie du Reich que l'avion de Dornier, en l'état

Vers la production en série

Le Do 335 V4 (CP+UD) met en œuvre une aile de chez Heinkel d'une envergure de 18,40 m destinée aux futures versions Do 335A-4 et Do 435 (projet P 232/2). Le V4 ne vole que le 9 juillet 1944 et le Do 335 V5 (CP+UE) est donc le quatrième prototype à voler, en février 1944. Il est armé d'un canon MK 103 de 30 mm tirant dans l'axe de l'hélice avant et deux MG 151 de capot. De plus, il peut emporter jusqu'à 500 kg de bombes. Il est livré à l'*E-Stelle* de Tarnewitz.

Hitler accepte que le Do 335 soit gardé en réserve en cas d'échec des avions à réaction.

Le 25 mars 1944, c'est au tour du V6 (CP+UF) de voler. Ce prototype est conservé comme « avion d'usine », de manière à lui apporter les modifications qui pourraient être suggérées par les pilotes d'un futur *Erprobungskommando* 335 (unité d'expérimentation) dont l'idée est dans l'air... mais aussi pour définir la version A-8 à moteur Jumo 213.
Le 15 avril 1944, le Do 335 V2 est perdu avec son pilote, le Dipl. Ing. Werner Altrooge, conséquence de l'incendie du moteur postérieur qui a rongé les commandes de la profondeur, provoquant la chute verticale de l'avion.
Le mois de mai 1944 voit les premiers vols du V7 (CP+UG) en date du 19, et du V8 (CP+UH) en date du 31. Le V7 est

Le Do 335 V1 se différenciait extérieurement par ses larges trappes de train circulaires. (Photo EADS)

livré à Junkers-Dessau pour les essais du nouveau moteur Jumo 213E de 1 800 ch. Ce même mois voit la mise sur pied de l'*Erprobungskommando* 335 (EKdo 335) sous les ordres du *Hauptmann* Schreiweis, *Kommandeur* du III./KG 2. Les pilotes affectés à l'EKdo 335 sont instruits par les pilotes de l'usine Dornier, Hans Dieterle et Hans Padell.

À la même époque, Saur, chef du programme des chasseurs, présente à Hitler les chiffres réels de production des avions et démontre que même avec les Me 262 et Ar 234 en construction ou à venir, il ne sera pas possible de contrer une invasion éventuelle des Alliés. Hitler donne alors l'ordre de lancer immédiatement la série du Do 335 comme bombardier rapide. Cet ordre est confirmé le 7 juillet 1944, mais entre-temps le débarquement de Normandie a eu lieu... et le Do 335 n'est pas encore au point. Le moteur arrière subit toujours des surchauffes qu'il reste à éliminer, cependant que la capacité opérationnelle de l'appareil ne fait aucun doute. Peu avant, le 29 juin 1944, le Do 35 V9 de définition de série a pris son essor aux mains du *Flugkapitän* Ivan Quenzler. Codé CP+UI (WNr. 230009), cet appareil possède des pneus de plus grandes dimensions et le même armement que celui fixé pour la version Do 335A-1, à savoir un MK 103 de 30 mm dans l'axe du moteur et deux MG 151/20 de capot.

Les centres d'essais restent dubitatifs quant à l'utilité réelle de ce nouvel appareil.

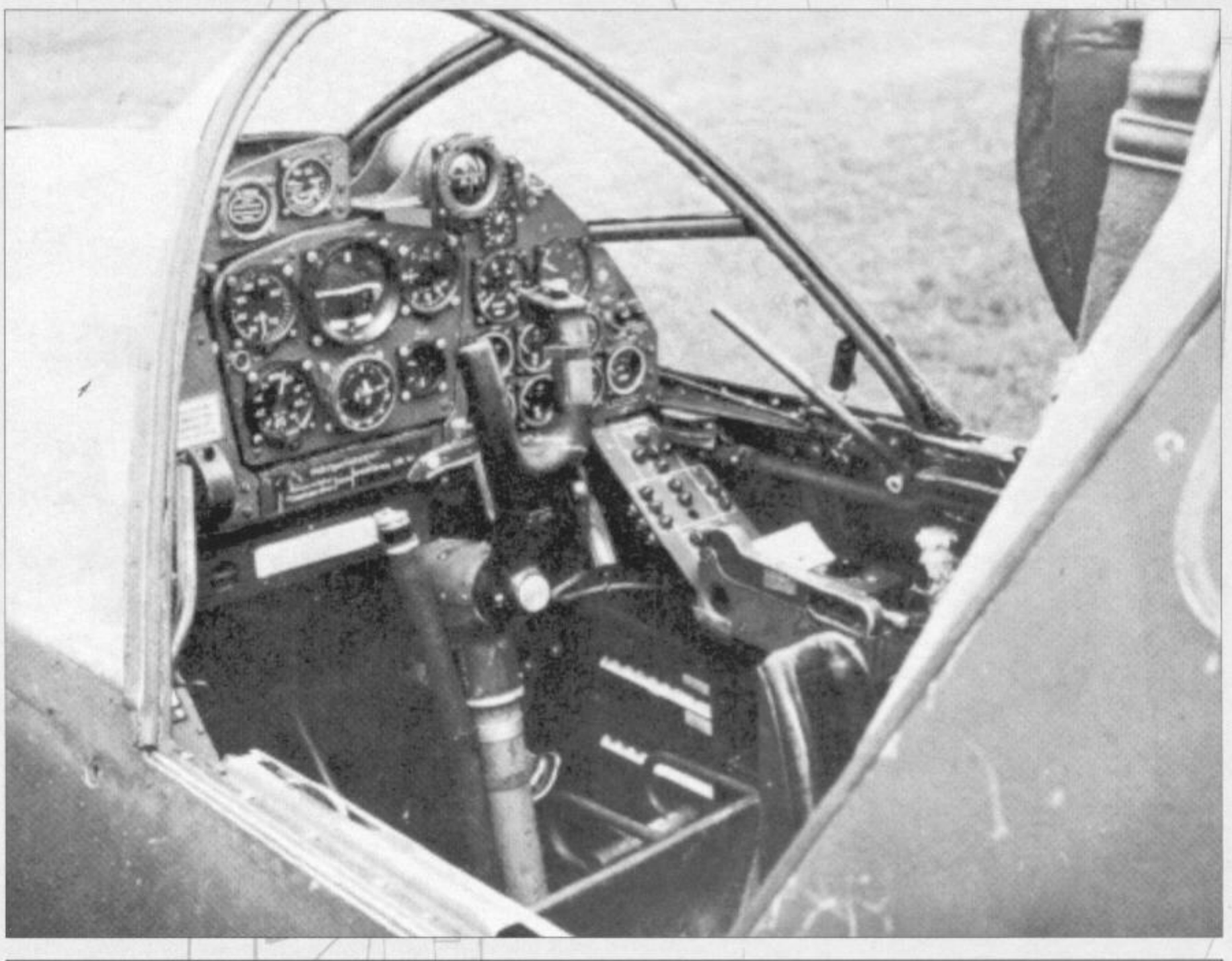
Les états d'âme des centres d'essais

Malgré les qualités indéniables et la saine conception du Do 335, les centres d'essais de Rechlin et de Tarnewitz ne tardent pas à se rendre compte que ce nouvel avion n'est pas très utile et qu'il consomme beaucoup de ressources et d'énergie économiques, alors que les missions pour lesquelles il est prévu sont très bien remplies par des matériels déjà existants et éprouvés. Certains en arrivent même à penser que la construction de deux ou trois chasseurs-bombardiers Focke-Wulf Fw 190F-8 pour le coût d'un Do 335 serait bien plus rentable pour Dornier ! Dès septembre 1944, il est clair que, quel que puisse être le nombre de Do 335 construits, le sort en est jeté et que rien ne renversera le cours des événements; seule l'échéance reste une inconnue...

C'est ainsi que se concrétise l'idée de versions nocturnes au Pfeil (flèche), nom officiel du Do 335 – la première de ces versions étant le Do 335 A-6. En attendant, les résultats positifs des essais du V9 permettent, malgré les états d'âme des « essayeurs », d'entériner la commande de 10 avions de présérie passée en décembre 1943 (WNr 240101 à 240110). Le premier exemplaire, le Do 335 A-01 (VG+PG, WNr 240101) effectue son premier vol le 30 septembre 1944.

Nous voici maintenant à l'automne 1944 et là se situe un événement curieux : un Do 335 est sérieusement endommagé à Reims (Juvincourt ?) par une attaque aérienne, courant novembre. Les dégâts subis permettent toutefois d'envisager sa remise en état; il est renvoyé chez Dornier. De quel appareil peut-il bien s'agir ? Serait-ce le V3 que, justement, Dornier réceptionne en novembre 1944 et pour lequel ont été prévues quelques missions de reconnais-

Le Do 335 V3 lors de ses essais à la 1.(*Einsatz*)/VV OKL à Oranienburg, où il a reçu le code T9+ZH. (Photo EADS)



Le poste de pilotage du Do 335 V3 était confortable et spacieux. Le V3 n'était pas armé et les instruments de bord ne comportent donc ni collimateur, ni système de tir. Par contre, il est le premier prototype équipé du siège éjectable.
Cette grande innovation n'aurait probablement eu aucune utilité, l'accélération qui atteignait 18 g aurait tué le pilote plus sûrement qu'un crash !
(Collection Jim V. Crow)

Production du Dornier Do 335

Do 335 V1 à V10	WNr 230001 à 010	CP+UA à CP+UK (sauf CP+UJ)	Prototypes
Do 335 M11	WNr 230011	CP+UL	Prototype série A-11
Do 335 M11	WNr 240318	?	A remplacé le précédent M11
Do 335 M12	WNr 240124	RP+UO	Prototype A-11
Do 335 M13	WNr 240125	RP+UP	Prototype B-1 V1
Do 335 M14	WNr 240126	RP+UQ	Prototype B-2 V2
Do 335 M15	WNr 240311	RP+UR	Prototype B-1 V2 non achevé
Do 335 M16	WNr 240312	RP+US	Prototype B-2 V2 non achevé
Do 335 M17	WNr 240313	RP+UT	Terminé par les Français
Do 335 M18 à M21	WNr 240314 à 317	RP+UU à RP+UX	Prototypes série B non achevés
Do 335 M22 & M22	WNr 240319 & 320	RP+UY & RP+UZ	Prototypes série B non achevés
Do 335A-0	WNr 240101 à 110	VG+PG à VG+PQ (sauf VG+PJ)	Présérie A-01 à A-010
Do 335A-1	WNr 240111 à 123	RP+UA à RP+UN (sauf RP+UJ)	Série
	WNr 240161 à 165	?	Série
Do 335B	WNr 240241 à 249	?	Aucun avion trouvé complet

Caractéristiques principales
Dornier Do 335A-0

Dimensions
Envergure : 13, 80 m
Longueur : 13,85 m
Hauteur : 5,00 m
Surface alaire : 38,50 m²

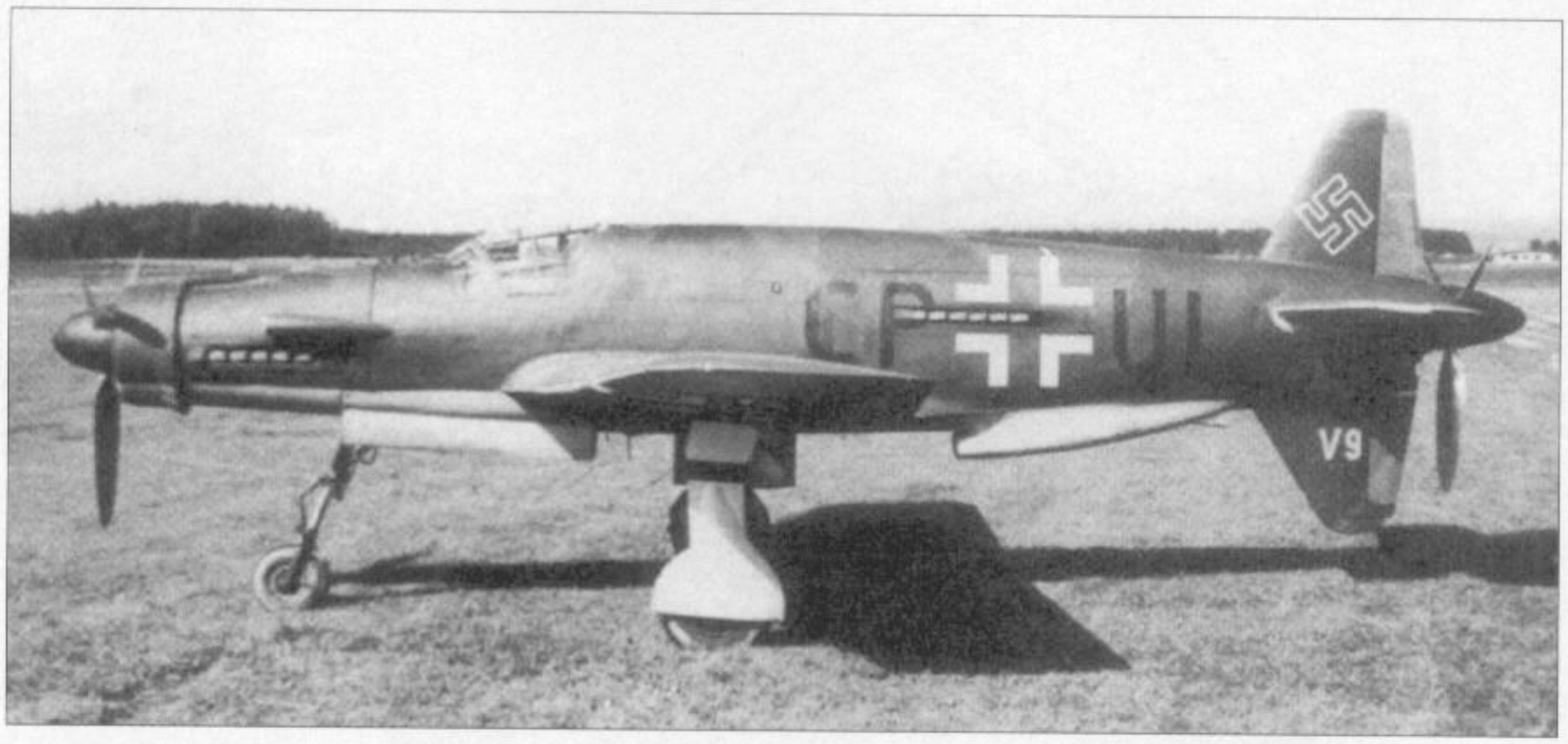
Poids
À vide : 6 350 kg
Maximum en charge : 9 510 kg

Moteurs
Deux moteurs Daimler-Benz DB 603A-2 (DB 603E à l'avant et DB 603QE à l'arrière), douze cylindres en V inversé refroidis par liquide, développant 1 750 ch chacun au décollage et 1 390 ch à 6 500 m, entraînant une hélice VDM de 3,50 m de diamètre à l'avant et une VDM de 3,30 m à l'arrière.
Capacité en carburant : 1 850 l.

Performances
Vitesse maximale : 580 km/h au niveau de la mer, 703 km/h à 6 600 m et 732 km/h à 7 100 m.
Rayon d'action : 1 230 km avec 500 kg de bombes à 550 km/h à 6 000 m; 1 600 km à 630 km/h à 6 000 m; 1 380 km à 703 km/h à 6 600 m; 2 150 km à 460 km/h à 6 000 m.
Temps de montée au poids maximum en charge :
à 1 000 m, 1 mn 18;
à 2 000 m, 3 mn;
à 4 000 m, 6 mn;
à 6 000 m, 10 mn;
à 8 000 m, 14 mn 30.
Plafond pratique : 9 500 m au poids maximum en charge; 4 500 m au poids de 8 300 kg sur un seul moteur.
Distance de décollage : 960 m pour franchir un obstacle de 20 m.
Vitesse d'atterrissage : 190 km/h au poids de 9 000 kg.

Armement
Deux canons MG 151/20 de 20 mm sur le dessus du capot, avec 200 coups par arme et un canon MK 103 de 30 mm tirant par le moyeu de l'hélice (70 obus).
De 500 à 1 000 kg de charges offensives en soute interne.

Dornier Do 335



Le Do 335 V9 est le prototype de définition de la série A-1. Les essais menés à partir de juin 1944 permettent de confirmer la commande des dix exemplaires de présérie. (Photo EADS)

sance au-dessus des îles Orcades ? C'est le *Leutnant* Wolfgang Ziese qui devait piloter l'avion. Ces missions ont-elles eu lieu ? En l'état actuel des recherches, rien ne permet de le confirmer. Ce qui est certain, par contre, est le fait que les essais de ce V3 de « reconnaissance » ont servi à l'élaboration du Do 335A-4, version dédiée munie de deux caméras en soute, mue par deux DB 603E. Cette version ne verra pas le jour, sauf, peut-être, selon l'historien allemand Heinz Nowarra, deux exemplaires d'évaluation.

Chasseur de nuit

C'est le Do 335 V10 (CP+UK) qui sert de prototype au chasseur de nuit Do 335A-6. L'armement potentiel est multiple et va du canon MK 114 de 55 mm (cadence de 150 coups/mn, portée de 2 000 m) aux fusées air-air Fritz X-4. Pour recevoir le MK 114, d'une masse de 1 265 kg, l'avion doit être modifié par Heinkel-Süd, dont l'atelier est situé à Wien-Schwechat; le travail restera inachevé.

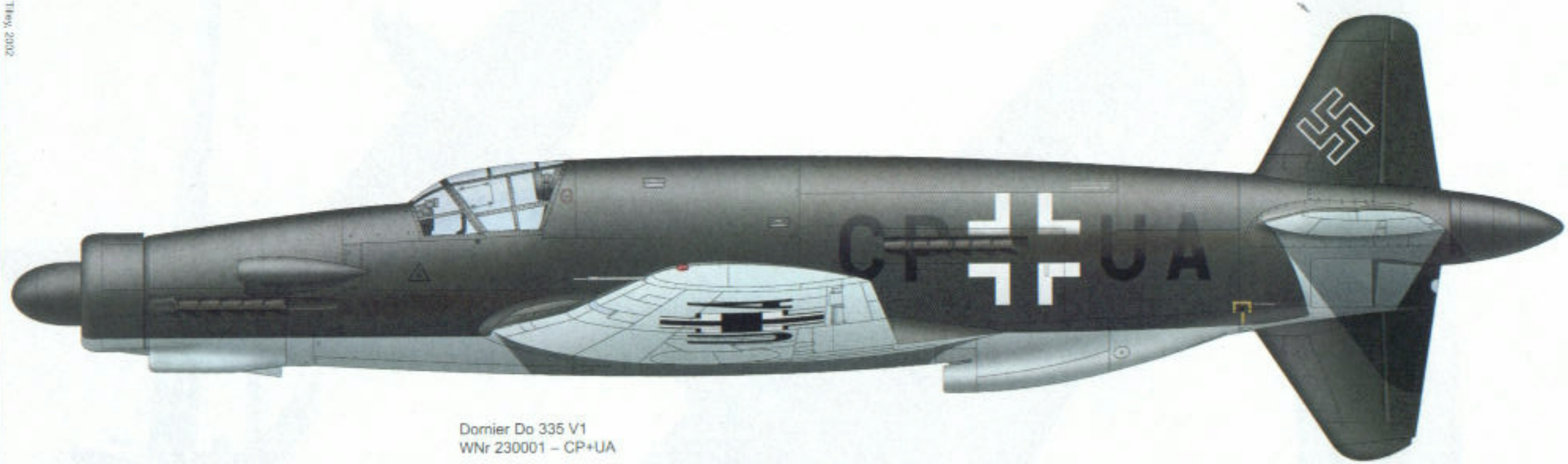
Malgré les efforts de Dornier, l'avenir du Do 335 comme chasseur de nuit est compromis.

Le V10, équipé d'un FuG 220 SN-2, quitte Vienne le 24 janvier 1945 pour être versé à l'*E-Stelle* de Werneuchen aux fins d'essais des instruments nocturnes. Début février à Stade, il est équipé d'un radar FuG 218 Neptun V dont les antennes horizontales sont montées sur l'aile gauche et les verticales sur l'aile droite. Comme avec le SN-2, l'opérateur doit utiliser deux moniteurs distincts, l'un pour le site, l'autre pour l'azimut.
L'avion est biplace, avec l'opérateur radar assis derrière le pilote dans un habitacle dont le profil de la verrière est situé dans le prolongement du fuselage. Il ne faut confondre cette disposition biplace avec celle des avions d'entraînement, où le second poste de pilotage est « posé » sur le fuselage. L'installation du poste du navigateur contraint à diminuer la capacité du réservoir de fuselage, mais comme la soute à bombes n'est plus utilisée, elle reçoit un nouveau réservoir, portant la capacité totale à 2 300 litres (au lieu de 1 850 sur la version monoplace). La pose de pare-flammes sur les échappements et l'augmentation du poids total en charge de 480 kg pèsent sur les performances de l'appareil, qui chutent de 10%.

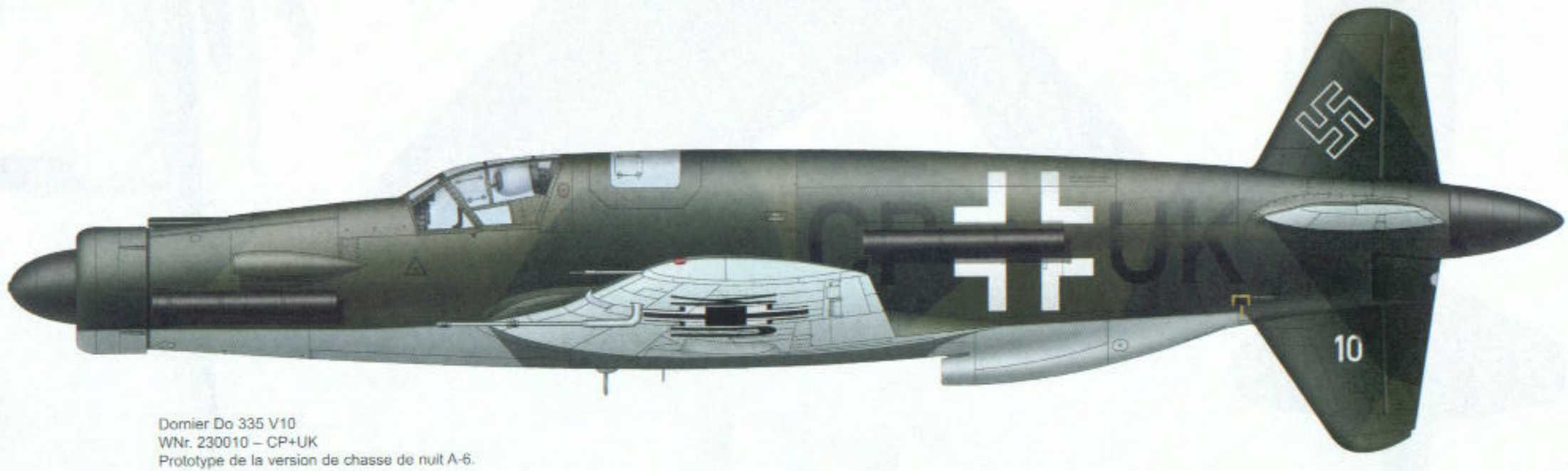
Il est possible que le Do 335 V10 ait été livré au I./NJG 3 sous le commandement du *Major* Werner Husemann pour évaluation opérationnelle. Apparemment, cela n'a donné aucun résultat positif. On sait, cependant, que le A-1 WNr 240113 a été testé par le *Major* Wolfgang Schnaufer, *Kommodore* de la NJG 4. Bien que le vol qui se soit terminé par un atterrissage brutal à Gütersloh, Schnaufer suggère de monter la *Schräge Musik* dans la version de série.
Un second prototype de chasse de nuit entre en construction en février 1945, le Do 335 V17 (alias M17, WNr 240313), mais il n'est pas terminé avant la fin des hostilités. La construction de cet avion particulier sera achevée par les... Français. Il annonce la version Do 335B-6, dont, bien entendu, aucun exemplaire ne sortira des chaînes Dornier; il en est de même pour le Do 335A-6. Heinkel-Wien doit construire une série de cette variante, mais l'occupation à plein temps des usines à la production du He 162 ne permettra pas la réalisation du projet.
De toute façon, l'avenir du Do 335 en tant que chasseur de nuit est déjà bien compromis. Le 24 janvier 1945, Dornier présente son programme de développement des versions de chasse de nuit et promet la livraison de 50 A-6, dont la construction est sous-traitée à Heinkel-Oranienburg, pour la fin du mois de mars. Il est accueilli par un certain scepticisme au RLM qui relève quatre défauts majeurs : le coût de la production est trop élevé; la version monoplace n'est pas encore entrée en service et n'a donc pas pu être évaluée opérationnellement; les performances sont nettement inférieures à celles des avions à réaction et il est impossible de monter un radar centimétrique dans le nez. Le Pr. Kurt Tank, qui préside la commission spéciale, en conclut que le Do 335 « *ne sera efficace que jusqu'à la mi-45 et* [que] *après, seuls les Me 262 et Ar 234 seront adaptés à la chasse de nuit* ».
Comme d'ordinaire, Claudius Dornier s'en tire par des pirouettes, revenant à la charge avec d'autres feuilles de calcul, proposant de monter une aile à profil laminaire et un réacteur HeS 011 à la place du moteur arrière et de l'équiper d'un radar FuG 240/4 Berlin N4 (Obertasse) avec une antenne sur le dessus du fuselage (à la manière de nos AWACS actuels); il va jusqu'à proposer la mise en chantier d'un Do 635 « siamois », où le radar centimétrique serait installé dans la section centrale de la voilure ! En dépit de ses efforts, cette fois, il ne parviendra pas à convaincre le RLM...

Suite page 16

© P-A. Tilley, 2002



Dornier Do 335 V1
WNr 230001 – CP+UA



Dornier Do 335 V10
WNr. 230010 – CP+UK
Prototype de la version de chasse de nuit A-6.

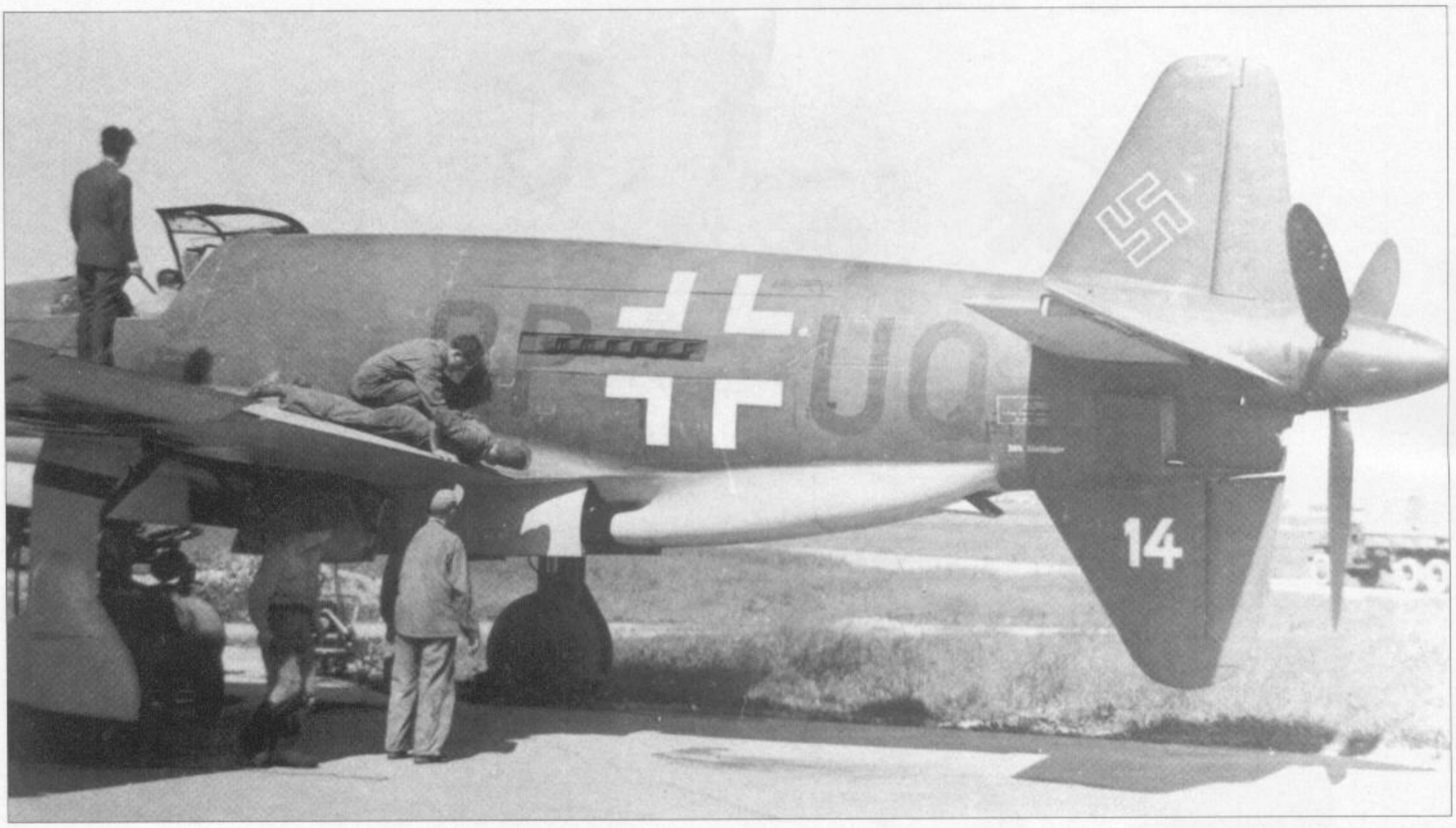
Dornier Do 335

Le lecteur un tant soit peu perspicace aura remarqué que ces planches ne sont pas à la même échelle que les autres.

Dornier Do 335A-0
WNr. 240102 – VG+PH

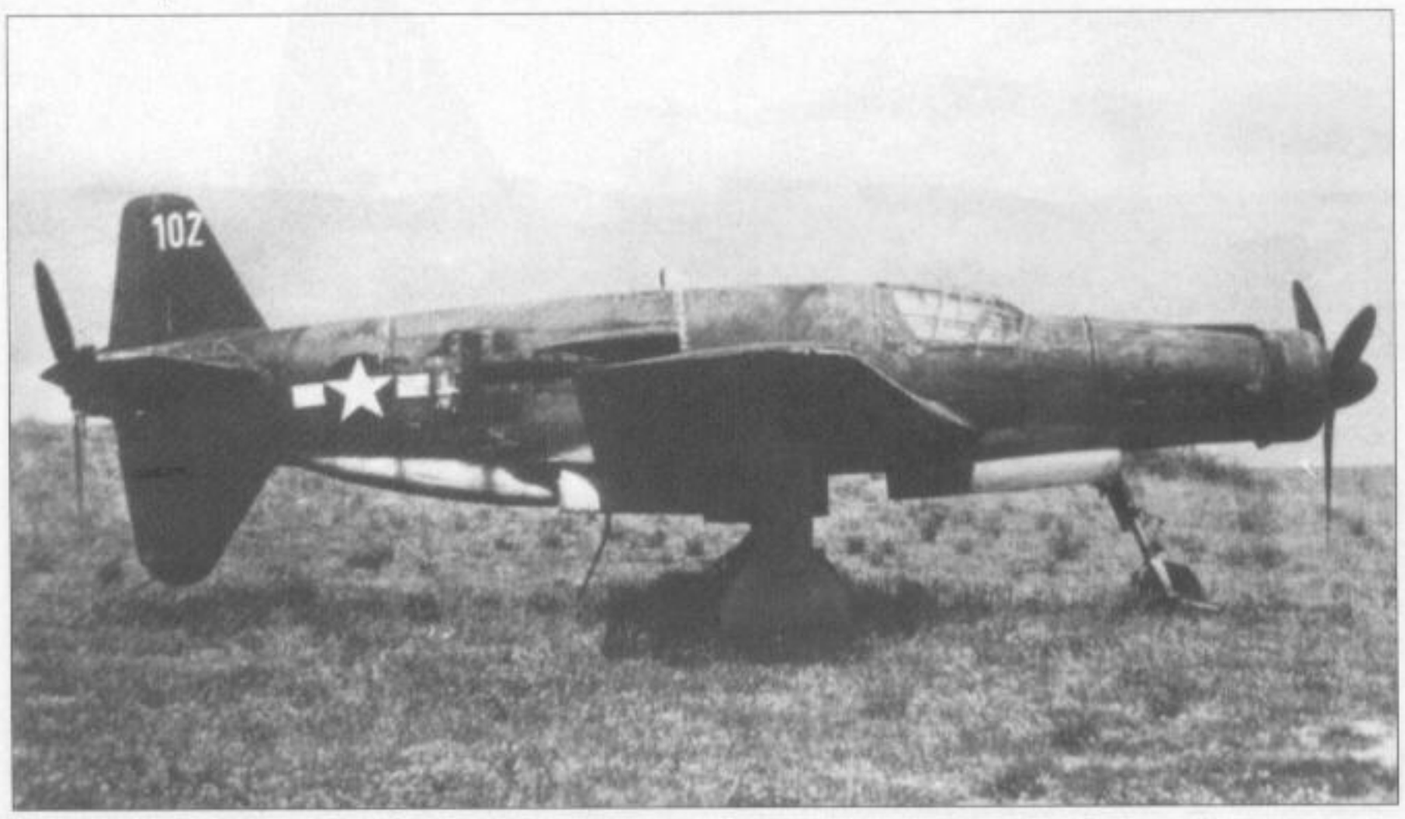
© P.A. They, 2002

Dornier Do 335



Le Do 335 M14 (RP+UQ) en transit à Münich. Il a en fait eté récupéré par les Français à Mengen.
Cet appareil était le prototype de définition du *Zerstörer* B-2.
(Collection J.V. Crow)

Le Do 335A-02 est capturé par les troupes US à Oberpfaffenhofen. Testé préalablement à Rechlin, il avait été renvoyé à l'usine le 22 avril 1945. Stocké sur la base Norfolk puis dans les hangars du Smithsonian, il est restitué à son constructeur en 1974. Restauré, il est exposé quelque temps au Deutsches Museum de Münich avant d'être retourné aux USA.
(Collection J.V. Crow)



Les biplaces d'entraînement

L'appareil par lui-même est imposant. Il impressionne les pilotes qui font connaissance avec lui. Le besoin d'avion avion école se fait sentir et, dès le 11 octobre 1944, le Do 335 M11 (WNr 230011) effectue son premier vol. Il préfigure la version A-11 avec le second poste de pilotage, destiné à l'instructeur, situé sur le dos de l'appareil, en arrière du poste principal. L'instructeur dispose de la double commande, mais pas du siège éjectable. En cas d'ennuis, l'instructeur doit donc évacuer l'appareil de manière classique, avec le risque de se faire débiter en tranches par l'hélice propulsive. C'est la raison pour laquelle il a été prévu, sur la version biplace, un système permettant de larguer l'hélice propulsive en vol. C'est ce prototype qui sert à la mise au point de ce système.
Le Do 335 M12 qui le suit est un A-1 modifié (WNr 240124) avec moteurs DB 603A-2, comme le M11, mais avec une hélice Me P8 à pas réversible (ou « à reverse ») à l'avant seulement. Rétroactivement, huit A-1 (240111, 112, 114 et 119 à 123) sont modifiés en A-12 biplace à moteurs DB 603E.
Seul le WNr 240112 (RP+UB) est achevé avant la fin de la guerre et est capturé en état de vol à Oberpfaffenhofen, d'où il est transféré sur Neubiberg avant d'être convoyé vers la Grande-Bretagne. Lors de son troisième vol d'essai, cet avion s'écrasera au sol à Cove, près de Farnborough, le 18 janvier 1946, entraînant le *Group Captain* A.F. Hards dans la mort. L'accident sera imputé à un incendie du moteur arrière qui a rongé les commandes des gouvernails de direction et de profondeur.

Une symphonie inachevée

Le modèle suivant, le Do 335B-1, au développement duquel deux prototypes sont affectés, se distingue par un pare-brise blindé à arête centrale vive et des moteurs DB 603E ou LA pour la haute altitude. C'est un chasseur lourd diurne (*Schwerer Tagjäger*) dont la charge de bombes en soute est remplacée par un réservoir supplémentaire. Selon les sources, son armement comprend un ou trois MK 103, en complément des deux MG 151/20.
Le Do 335B-2, prévu avec l'armement complémentaire d'un canon MK 103 dans chaque aile, est un *Zerstörer*; certains le baptisent même *Pulkzerstörer* (« casseur de *boxes* ») en songeant aux bombardiers alliés qui pilonnent l'Allemagne.
La désignation des prototypes de la version B est assez mystérieuse et l'on ne sait pas toujours avec certitude à quoi correspondent certains d'entre eux. Dans les documents, on trouve le Do 335 V13, répertorié pour la version B-1 (Do 335B-1 V1), armé des deux MK 103 d'aile, et le Do 335 V15, annoncé comme Do 335B-1 V2, chasseur de nuit sans les canons d'aile. D'autre part, on trouve aussi le WNr 240312, modifié comme B-1 et repertorié Do 335B-2 V2. Quoi qu'il en soit, les deux derniers ne seront jamais terminés.
Ce n'est pas le cas du premier, le Do 335 M13 (alias V13, alias B-1 V1), équipé du DB 603E, d'un Suite page 18

L'évasion de Werner Lerche

Devant l'avance de l'armée Rouge, il est décidé de déménager l'*E-Stelle* de Rechlin, situé à une centaine de kilomètres au nord-nord-est de Berlin. L'ordre est donné le 16 avril 1945. À cette date, le front de l'Est est positionné sur la rive droite de l'Oder, l'armée Rouge attendant l'arme au pied de lancer sa grande offensive finale. Les avions aux essais doivent être restitués à leur constructeur respectif.

Navigation à vue

Deux Do 335A-0 se trouvent alors à Rechlin : le WNr 240102 (VG+PH) et le 240103 (VG+PI). Le pilote d'essais Werner Lerche, recevant l'ordre de convoyer l'un des Do 335, fait préparer le VG+PI, mais en essai de roulage, un pneu est crevé, probablement par un éclat de bombe traînant encore sur la piste. Devant l'impossibilité de réparer, il se rabat donc sur l'autre Do 335. Écoutant la BBC (!), Werner Lerche apprend, le 19 avril au soir, que Berlin sera bientôt encerclé par les Russes. Le lendemain, il évacuera l'avion. Il prépare son vol qui doit contourner Berlin par le sud-ouest, à basse altitude afin d'éviter la chasse alliée et la DCA. Il sait que ce ne sera pas une partie de plaisir, à 550 km/h si bas près du sol ! Pour la navigation, ce sera « à vue » avec l'aide des voies de chemin de fer et des chaussées d'autoroute. L'avion n'emporte pas de munitions, à quoi bon ? Lerche n'a rien d'un combattant, encore moins d'un pilote de chasse. Pour la navigation aux instruments, ce ne sera guère mieux, car ses expériences en ce domaine consistent en des vols sans visibilité, guidé par un opérateur radio... Par les temps présents, il vaut peut-être mieux également se passer de radio afin de ne pas attirer la chasse ennemie qui pourrait être à l'écoute. De toute manière, pense Lerche, le réseau de guidage radio en Allemagne doit être en piteux état. Alors, comme au bon vieux temps, il pilotera au « pifomètre » ! Il charge quelques affaires personnelles dans la soute à bombes.

Le décollage se passe à merveille, tout fonctionne bien, les moteurs tournent parfaitement et les instruments confirment que tout est correct, sauf le cap... En se répérant sur les bois et les lacs entourant Rechlin, Werner Lerche prend son cap à l'estime. Cette orientation, pense-t-il, est plus fiable que le compas du Do 335. En effet, à cause de la formule des moteurs en tandem, le compas-mère a dû être installé dans l'aile gauche plutôt que dans le fuselage. Comme le dit Lerche lui-même, ce compas-mère, à cause de la force centrifuge et des accélérations, « *vit sa propre vie* ». En fait, la direction indiquée par l'instrument ne correspond en rien à celle réellement suivie ! Heureusement que le pilote connaît les moindres repères des environs de Rechlin, grâce à ses nombreux vols précédents, y compris en planeur.

À l'embranchement, prendre la bretelle de droite

Normalement, sur le Do 335 le carburant est pompé des ailes vers le réservoir principal du fuselage, mais sur le « 102 » les pompes ne fonctionnent pas. Comme le plein n'a pas été fait et que les 3 600 ch de ses deux moteurs consomment quelque 900 litres par heure, Werner Lerche se rend vite compte qu'il ne pourra pas atteindre Lechfeld situé à 600 km de son point de départ. De plus, la nuit approche à grands pas. Tant pis pour les documents importants à remettre au commandant de l'*E-Stelle* qui se trouve à Lechfeld !

Toujours à vue, Lerche, après avoir atteint le sud de Berlin, décide de prendre la direction de Prague-Ruzyne qu'il connaît bien grâce aux nombreux vols d'essais qu'il y a réalisés, notamment aux commandes d'un B-17 capturé.

En direction de Beelitz, au sud-ouest de Berlin, Werner Lerche croise l'autoroute de ceinture sud de la ville qu'il suit vers l'est jusqu'à l'embranchement de Dresde, où il aperçoit des véhicules russes. Malgré la nuit tombante, l'autoroute reste visible et, sans feu de navigation (pourquoi attirer l'attention ?), la ville de Dresde est vite atteinte. « Quittant l'autoroute », il prend la direction de Prague dont les lumières apparaissent à l'horizon, ainsi que celles de l'aérodrome resté éclairé à cause d'opérations nocturnes.

« *Le train d'atterrissage ne descend pas ! Vite, utilisons le système de secours. Mais où donc se trouve la manette de commande pneumatique ?* » Lerche ne tient pas à se poser sur le ventre, car la dérive ventrale ferait plonger le nez de l'avion dans le sol qui serait « labouré » par le moteur avant. Avec une vitesse d'approche de 200 km/h, il aurait peu de chance de survivre. C'est pour cette raison que la dérive ventrale est éjectable, théoriquement du moins... À tâtons, il trouve la poignée, l'actionne et les légers cognements du verrouillage du train se font sentir en même temps que les trois lampes vertes d'allument. L'avion prend contact avec la piste de Ruzyne à 20h20. La nuit est complète.

Dernier vol de la guerre

Werner Lerche vient de voler sur environ 450 km. Afin de ne pas perdre de temps, il décide de partir le plus tôt possible le lendemain matin, mais il faut d'abord ravitailler en carburant C3, qui n'est pas disponible... Tant pis ! on utilisera ce qu'il y a, du « 87 », mais l'essence n'est pas gratuite et ses paquets de cigarettes changent de propriétaire. Enfin, peu lui importe, car les réservoirs sont maintenant pleins « à ras la gueule », comme on dit. Lerche trouve aussi un mécano qui ausculte le train d'atterrissage et détecte la panne. Après plusieurs essais du train, l'avion monté sur vérins, tout semble correct.

Cepenant, la météo s'en mêle. Un mauvais temps, « *où même un moineau ne trouverait pas sa route* », est annoncé. Lerche pense que lui, trouvera sa route grâce aux vallées de la forêt bavaroise. Mais, il est cloué au sol. Prague sera bientôt investi par les Russes. Il faut partir.

Le 23 avril, malgré le mauvais temps, il prend le risque de décoller. Tout se passe bien et le vol se déroule à plus haute altitude afin de pouvoir se repérer dans ce monde nuageux étrange. Le compas est toujours aussi « indépendant ». Pas inquiet du tout, Lerche se demande qui pourrait bien lui « coller le train » par sale temps pluvieux à 4 heures du matin.

Faisant confiance à la Providence, voici qu'il suit une vallée qu'il ne connaît pas dans la forêt bavaroise. Il pense que le plus dur est fait, mais il essuie brusquement un tir de traçantes.

Est-ce un avion ennemi arrivant par l'arrière ? Mais non, tout va bien. Sûrement ce tir est-il dû à un servant de *flak* nerveux. Par sûreté et d'instinct, Werner Lerche a plongé au ras de la cime des arbres. Le voici près de Nuremberg, déjà aux mains des Américains. Il se dirige plein sud. Avec ses moteurs intacts, il ne craint aucun chasseur ennemi. Il franchit le Danube et s'oriente avant d'atteindre Münich, le temps continuant de se lever.

Au-dessus de Münich, il rase les toits de la gare de Pasing, puis, à hauteur des poteaux téléphoniques, il prend la direction de Lechfeld. Au-dessus de lui, il aperçoit les traînées laissées par ses « camarades de l'autre bord ». Il garde un œil sur eux, tout en suivant la voie de chemin de fer. Il contourne le terrain de Fürstenfeldbruck, de manière à éviter la chasse ennemie, mais aussi la *flak* amie... Maintenant, il lui est facile de reconnaître le chemin vers Lechfeld où, après un circuit d'approche au plus près du terrain, il sort le train, d'un seul coup cette fois, et atterrit alors qu'une alerte aérienne retentit. Le calme revenu, il constate que seize avions soigneusement camouflés ont été détruits, mais que son Do 335, pourtant bien en vue, est intact. Il pense que les Américains ont dû prendre son appareil pour un leurre tant il a l'air bizarre !

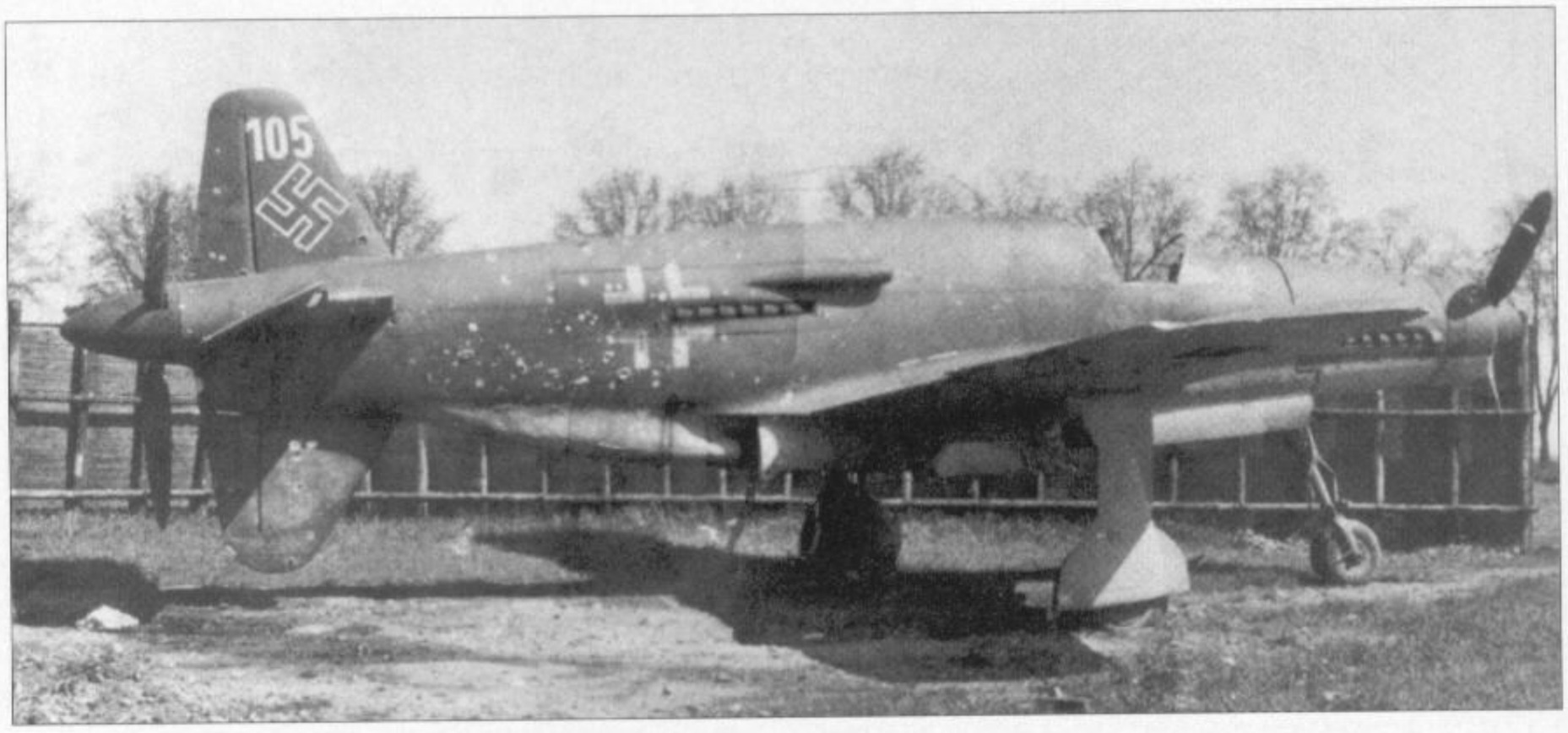
Sa première mission accomplie, la remise des documents, Werner Lerche n'a qu'une hâte : atteindre l'usine Dornier d'Oberpfaffenhofen, but ultime de son voyage. Dès que les alertes aériennes lui en laissent le loisir, il redécolle vers l'est. La distance n'étant pas très importante (une trentaine de kilomètres), il garde par prudence le train sorti. Bientôt, il se pose et va parquer son avion, fièrement, devant le bâtiment principal, à la surprise générale du personnel de l'usine qui n'en croit pas ses yeux.

Werner Lerche ne le sait pas – mais peut-être le devine-t-il ? – c'est son dernier vol sous l'uniforme de la Luftwaffe.

Photo W. Lerche

Texte composé à partir des souvenirs de Werner Lerche à l'occasion de ses retrouvailles avec le Do 335 VG+PH en mai 1976. Werner Lerche est décédé en 1983.

Dornier Do 335



Ci-dessus et ci-dessous :
le Do 335A-05 est également capturé par les Américains à Oberpfaffenhofen, mais celui-ci ne revolera plus jamais.
On note la taille monstrueuse de ce chasseur monoplace !
(Collection J.V. Crow)

viseur gyroscopique EZ 42 et des trois MK 103 (en plus des MG 151/20). D'après une photo faite à Friedrichshaffen-Löwenthal le 15 mars 1945, cet appareil correspond bien à un Do 335B-2. Portant le code RP+UP, il sera dynamité par les Allemands à l'approche des troupes alliées. Un autre appareil, le Do 335 M14, ou Do 335B-2 V2, est capturé intact à l'usine Dornier de Mengen, près de Siegmaringen, par les Français. Ceux-ci le récupèrent et le révisent entièrement avant son transfert en France.

Les Do 335 M13 et M14 sont les derniers prototypes à avoir volé avant la fin des hostilités (respectivement le 31 décembre et courant novembre 1944). Tous les prototypes suivants, du M15 au M23, seront trouvés inachevés. Ils correspondent aux versions de serie suivantes : Do 335B-3, B-6, B-7 et B-8. Le Do 335B-3 est un *Zerstörer* avec deux moteurs DB 603LA de 2 250 ch et compresseur à deux étages. Le Do 335B-6, chasseur de nuit et tout-temps, est une évolution du B-1. Le Do 335B-7 est un B-6 à moteurs LA et le Do 335B-8 un B-7 dont l'envergure a été portée à 18,40 m, la surface alaire passant à 43 m^2. Cette grande envergure se retrouve sur le Do 335B-4 de reconnaissance dont aucun prototype ne semble avoir été construit, pas plus d'ailleurs que le Do 335B-5, qui est un B-4 biplace d'entraînement.

Sont également prévues les versions Do 335A-2 et A-3, qui se différencient du A-1 par les moteurs DB 603G et l'armement. Le Do 335A-5 est un chasseur diurne à moteurs Jumo 213 pour le développement duquel le prototype V7 a été restitué à Dornier. Ce prototype sera détruit par les Allemands peu avant l'arrivée des troupes françaises à Mengen. Les photos connues de l'avion permettent de confirmer que les Jumo 213 ont été effectivement montés. Le Do 335A-9 est une amélioration du A-4 avec des moteurs Jumo 213. Aucune de ces versions, uniquement décrites d'après les documents d'usine, ne sortira d'une quelconque chaîne Dornier.

« Carrière » opérationnelle

En dehors des deux appareils prêtés à la chasse de nuit, des A-0 ont rejoint l'EKdo 335 sous les ordres du *Hauptmann* Alvon Meyer pour la « chasse aux moustiques » et l'évaluation de l'appareil comme chasseur-bombardier. Le 24 décembre 1944, le WNr 240108, piloté par le *Feldwebel* Alfred Wollank, est perdu entre Oberpfaffenhofen et Rechlin, probablement abattu par un chasseur allié. Deux autres pilotes de l'EKdo seront ultérierement portés disparus, les *Obergefreiten* Konrad Schäfer (en mars) et Gustav Tesche (en avril).

Conclusion

En définitive, seules dix-sept machines de série (Do 335A-1) sont achevées quand les armées du Reich déposent les armes. Rétrospectivement, on ne peut que partager l'avis des pilotes d'essais allemands : à cette époque tardive de la guerre, où l'avenir appartenait d'une manière évidente aux avions à réaction, le Dornier Do 335 fait figure de dernier dinosaure. La production de cet appareil était d'un coût prohibitif en matière de matériaux stratégiques et d'heures de main d'œuvre sans apporter une contre-partie significative au potentiel opérationnel de la Luftwaffe.

Les Alliés récupèrent six machines aux fins d'évaluation : deux partent aux États-Unis (les A-01 et A-02), deux en Grande-Bretagne (A-12 WNr. 240112 et un A-1 au *Werknummer* inconnu) et deux en France (V14 et V17).

Les Français découvriront, stupéfaits, que les câbles électriques étaient soudés; il était donc impossible de les changer. À cette période de la guerre, en Allemagne, on se préoccupait peu de réparer des avions dont la durée de vie excédait rarement trois heures.

Le Do 335A-1 WNr 240112, modifié rétroactivement en biplace d'entraînement A-12, à Neubiberg, en septembre 1945. (Collection J.V. Crow)

« *Vu du cockpit* »

Le texte qui suit est extrait d'un article publié dans Air Enthusiast *de janvier 1973, sous la plume du* Captain *Eric Brown, MBE DSC AFC RN, dans la série «* Viewed From the Cockpit *» qui retraçait les souvenirs de cet ancien pilote d'essais.*

Selon mes souvenirs, je crois bien que le Do 335 était le second avion à hélice au monde à posséder un siège éjectable... ce qui devint mon idée fixe avant mon premier vol sur cet appareil. L'entraînement pour son utilisation était à peine suffisant pour une évacuation d'urgence. Sur le côté gauche du poste de pilotage se trouvaient trois boutons; en pressant le premier, une charge explosive devait théoriquement arracher l'hélice arrière, le second mettait en action une autre charge qui séparait la dérive verticale supérieure, tandis que le troisième armait le siège éjectable. La verrière devait être larguée manuellement et, enfin, le siège devait être mis à feu en pressant une détente sur l'accoudoir. J'ignore si une éjection d'urgence a jamais été réalisée sur un Do 335, mais je me demande si dans une situation réelle de « *si tu ne le fais pas, tu es mort* », on aurait pu s'éjecter sans les préliminaires et jouer à la roulette russe avec les pales arrière.

De plus, il circulait une histoire hallucinante sur l'évacuation en vol du Do 335. Cette histoire, du genre de l'homme qui connait l'homme qui a vu l'ours, transformait tous les défauts de jeunesse de la machine en grandes qualités. Mais, le plus extraordinauire était l'anecdote racontant que, lors de l'écrasement de deux prototypes, les corps des pilotes avaient été retrouvés sans bras ! Cette histoire, qu'un Allemand me raconta, affirmait que la perte des deux membres supérieurs était due au fait que les malheureuses victimes avaient agrippé les deux leviers inclinés au niveau du rebord de l'habitacle et les avaient poussés vers l'avant pour éjecter la verrière. Cette action libérait effectivement la verrière, mais comme les deux leviers en étaient solidaires, une trop forte tenue en mains, tel que le disait l'histoire, entraînait un arrachement par torsion des mains et des bras par la verrière expulsée trop violemment ! Cette histoire m'avait fortement impressionné et, lorsque je grimpai dans l'avion pour la première fois, j'étais rempli de curiosité : les fameux leviers d'éjection de la verrière étaient bien là !

J'ai trouvé le Do 335 agréable à piloter, avec une réserve de puissance confortable. Il fallait simplement faire attention au décollage à ne pas trop relever le nez à cause de la dérive inférieure. La roulette de nez se rétractait avec un trop grand choc. La montée était régulière et franche, même jusqu'à 35 000 pieds (10 700 m). La stabilité était correcte, malgré une médiocre coordination des commandes de vol.

Comme les Allemands prétendaient que c'était l'avion à hélice le plus rapide du monde, j'ai tenté de le pousser en vol horizontal et mon biplace m'amena une fois à une vitesse réelle de 692 km/h à 18 000 pieds (5 500 m), ce qui était impressionant. En vol monomoteur, il s'avéra que le Do 335, du moins ce biplace, avait de merveilleuses performances sur le moteur arrière. Dans tous les domaines de vol, ce moteur postérieur avait un rendement supérieur à celui de devant.

À mon avis, le Do 335 correspondait mieux à un chasseur de nuit, mais pour m'en convaincre, j'attendais d'avoir goûté à la version monoplace. L'atterrissage se révélait être une affaire franche, sans difficulté, à 185 km/h et une attitude légèrement « nez en l'air ». Il est évident que l'incidence de l'aile avait été calculée pour diminuer le risque d'atterrir cabré, ce qui aurait planté la dérive inférieure dans le sol. D'ailleurs, au sol et pour la même raison, le manche à balai ne pouvait pas être maintenu vers l'arrière pour éviter ce danger au décollage et on comprend pourquoi, pour l'atterrissage, une hélice tractive à pas réversible a été montée. Apparemment toutefois, les pilotes allemands du Do 335 avaient pour consigne de toucher en trois points : les deux roues principales et le sabot de dérive inférieure en se présentant

Ce Do 335A-1 au Werknummer *inconnu n'avait pas été officiellement pris en compte par la Luftwaffe; il n'était d'ailleurs pas camouflé et ne portait aucune marque. Convoyé de Neubiberg à Reims par le* Flight Lieutenant *Taylor le 7 septembre 1945, il fut victime d'une panne. Accidenté à Merville le 13 décembre 1945, il fut ferraillé sur place. (Collection J. Mutin)*

légèrement cabré avant de laisser la roue de nez se poser sur le sol; en effet, le saumon de cette dérive était un sabot monté sur une jambe oléo. En cas d'atterrissage sur le ventre, la dérive inférieure pouvait être séparée du fuselage. En utilisant la « reverse », la distance d'atterrissage était réduite de quelque 25%, environ 200 yards (185 m) par rapport à un atterrissage normal.
Je voulais voler sur la version monoplace du Do 335. Ayant appris qu'un exemplaire se trouvait à Reims, je m'y rendis en décembre 1945 en compagnie d'une petite équipe d'anciens membres de la Luftwaffe en situation de prisonniers de guerre en semi-liberté. À Reims se trouvait un organisme franco-américain de ravitaillement. Je fus surpris de voir à quel point ce Do 335 n'intéressait ni les Français ni les Américains. Cet avion avait dû être abandonné là pour cause d'ennuis mécaniques, car les pleins de carburant étaient pratiquement intacts. Il fallut une semaine à l'équipe allemande pour inspecter l'avion dans des conditions de froid épouvantable. Enfin, l'avion fut déclaré *Startklar*, prêt à décoller. Le train était un peu récalcitrant et, après avoir fait quelques roulages et sauts de puce, je décidai de le convoyer à Merville où les pleins pourraient être refaits. Les essais au sol avaient consommé une telle quantité de carburant qu'il n'en restait plus assez pour traverser la Manche. Je décidai aussi que ce serait un pilote allemand qui convoyerait l'avion, car plus habitué aux systèmes hydrauliques allemands. À l'arrivée à Merville, la jambe de nez refusa de sortir. Le pilote mit l'hélice avant en drapeau et se posa nez sur le sol sur la partie en herbe du terrain. Il y avait peu de dégâts, mais là se terminait l'histoire de la récupération de ce Do 335. Mes vols sur monoplace se résumèrent donc à quelques sauts de puce...
En conclusion de mon expérience, je dirais que comme chasseur, malgré ses performances élevées pour un avion à hélice, le Do 335 n'aurait eu que peu de succès en combat tournoyant comme chasseur de jour. Par contre, comme *Zerstörer*, il aurait certainement fait passer de sales quarts d'heure aux bombardiers alliés avec sa puissance de feu, sa vitesse élevée et, surtout, la possibilité, grâce à son autonomie, de tenir des patrouilles pour attendre en vol les formations de bombardiers.

Le point de vue des Français

Sur l'avion que nous avions récupéré étaient prévus deux canons de 30 mm qui, en l'absence de toute documentation technique, furent montés pour respecter le centrage théorique avant le premier vol. Après un essai de roulement au cours duquel une roue prit feu, ce premier vol s'effectua sans histoire. À ce moment-là, la piste principale de Brétigny ne faisait que 1 500 mètres et j'arrachai de justesse l'avion en bout de piste. Après un moment de flottement, l'appareil prit sa vitesse et les moteurs développant au total 3 500 ch m'amenèrent rapidement à l'altitude de sécurité. Là, je pus en toute tranquillité commencer mes premiers essais. Après quelques évolutions en vol de croisière, je tâtai l'avion près de sa vitesse minimale de décrochage, train et volets sortis. Je pus ainsi définir la meilleure vitesse d'approche et me présenter à l'atterrissage dans les meilleures conditions possibles. L'avion décrocha à l'entrée de piste à 190 km/h et je pus l'arrêter dans les limites de l'épure, sans abuser des freins, dans lesquels je n'avais qu'une confiance relative.
Le Dornier Do 335, compte tenu de ses qualités, aurait dû faire un excellent avion de combat. Je pouvais comparer ses qualités avec celles des avions de chasse que j'avais eu l'occasion de piloter en opération, en particulier le P- 47 Thunderbolt. Il était agréable aux commandes, sa vitesse ascensionnelle était importante, le cockpit assez confortable, la visibilité, bonne vers l'avant, laissait à désirer par contre sur l'arrière, ce qui nécessitait la présence de rétroviseurs installés dans des bulles afin de mieux les caréner. Les qualités de vol et performances de cet avion devaient être étudiées plus en détail sur une version biplace...
Cet avion biplace avait été remonté à Mengen par une équipe de techniciens allemands, sous le contrôle de quelques mécaniciens français. Un sabotage n'étant pas exclu, un de ces mécanos avait menacé d'abattre le responsable allemand si, au cours du premier vol, il m'arrivait le moindre incident. Heureusement tout se passa très bien, et l'on arrosa ce succès dans une ambiance très détendue.

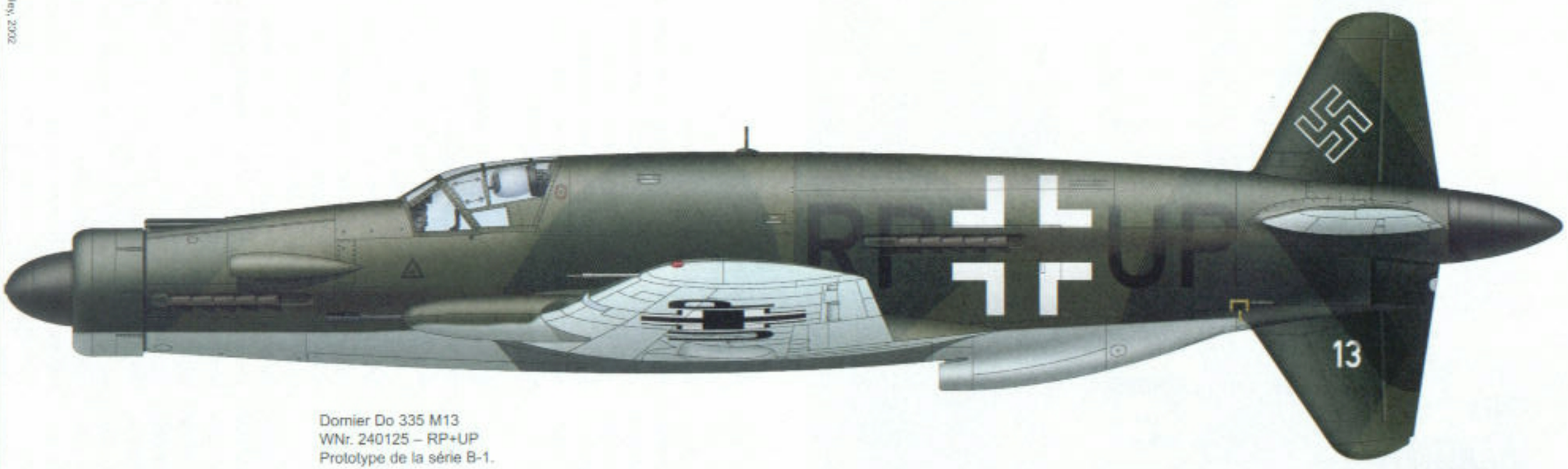
Quelques heures plus tard, je décollai de Mengen pour Brétigny avec, comme passager, un magnifique chevreuil abattu le matin même, et que l'on avait ficelé soigneusement sur le siège arrière.
Le voyage s'effectua à près de 700 km/h de moyenne, à 4 500 m d'altitude, au régime de croisière. Il y avait peu d'avions à cette époque capables de réaliser de pareilles performances. C'était l'avion de transition type entre les chasseurs monomoteurs classiques et les premiers avions à réaction modernes.
Après plusieurs essais de mise au point, l'avion biplace fut équipé de toute une série d'instruments pour effectuer des mesures de polaires en vol. Là, je dois adresser un grand coup de chapeau à mon ami Lambert, expérimentateur au CEV, qui effectua avec moi plusieurs vols d'essais dans des conditions particulièrement difficiles.
Il s'agissait de réaliser des piqués avec le moteur avant stoppé et le moteur arrière à l'extrême ralenti. Je stabilisais l'avion en vol horizontal lorsqu'il avait acquis sa vitesse maximale admissible. Il s'agissait ensuite de contrôler l'avion en vol horizontal pendant qu'il perdait sa vitesse, et en cabrant de plus en plus, jusqu'à ce que le manque de vitesse et la position très cabrée provoquent le décrochage. La remise en route des moteurs ne posait pas de gros problèmes.
En cas de perte de contrôle, le pilote avait la possibilité de sauter en parachute en utilisant un siège éjectable. Je crois que ce fut le premier siège de ce genre à être mis en service sur des avions. Malgré la présence de ce siège, le pilote avait peu de chances de s'en tirer. En effet, le détonateur à poudre donnait au siège une accélération en pointe de 18 g, absolument insupportable par n'importe quel organisme.
Le passager arrière, lui, était encore moins gâté. Il ne disposait pas de siège éjectable et il avait toutes les chances, en cas d'évacuation, d'être découpé en rondelles par l'hélice arrière. Les Allemands avaient bien prévu des boulons explosifs pour larguer cette hélice, mais c'était une assurance morale plus qu'effective. En effet, lorsque le dernier avion fut réformé à la suite d'un incident mineur (atterrissage sur une seule roue sortie), ce système, essayé au sol, se révéla totalement inefficace.
Roger Receveau.

Tiré du livre Vols d'Essais *de J-C. Fayer, paru chez ETAI.*

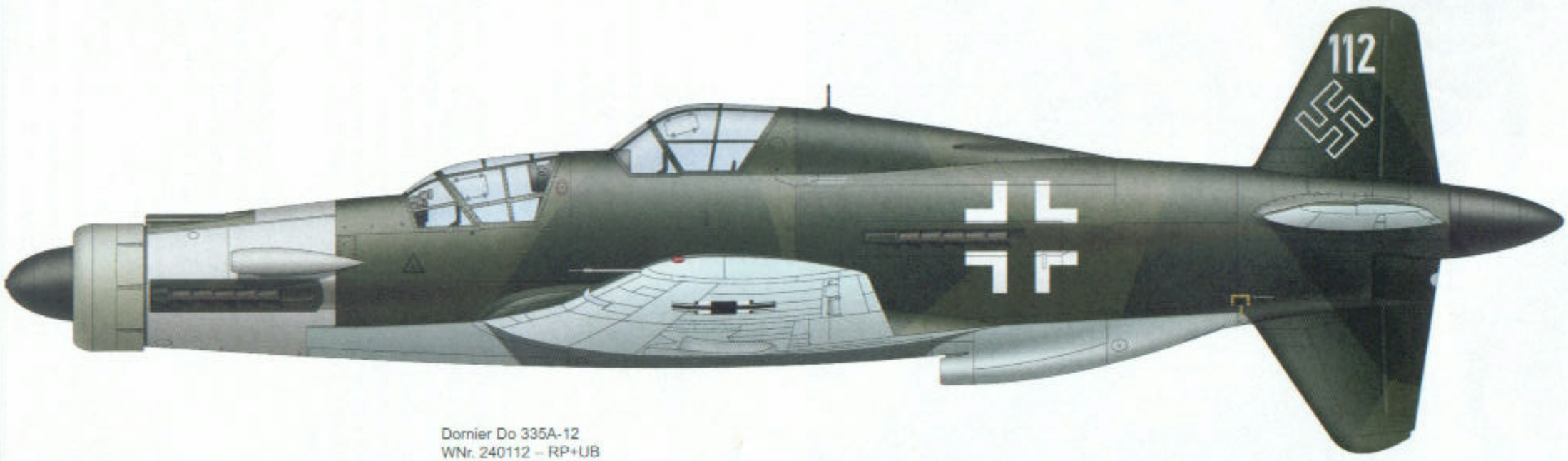
Bien plus tard et par hasard, les Français découvriront que le système d'éjection de l'hélice fonctionnait parfaitement. Simplement, un capteur posé sur une jambe oléo du train empêchait la mise à feu des charges explosives quand l'amortisseur était comprimé.

Ci-contre, Roger Receveau à bord du Do 335 M14, dont on aperçoit le canon d'aile gauche. (Collection J. Mutin)

© P.A. Tilley, 2002



Dornier Do 335 M13
WNr. 240125 – RP+UP
Prototype de la série B-1.



Dornier Do 335A-12
WNr. 240112 – RP+UB

UNE BIEN TRISTE JOURNÉE

Nicola Malizia

Parmi les opérations de la Seconde Guerre mondiale les moins bien étudiées figurent les combats qui ont opposé l'Italie à la France en juin 1940. Ils constituaient la première étape à l'aventure militaire italienne, sous-tendue par un opportunisme politique et le désir de participer au grand festin promis par les rapides conquêtes allemandes. L'histoire, cependant, nous enseigne que cette aventure s'achèvera par la défaite et des troubles socio-politiques.

Si la rédaction d'Aéro-Journal a souhaité publier cet article, ce n'est pas dans le but d'ouvrir une quelconque polémique. Toutes les publications françaises ayant traité des combats aériens franco-italiens de juin 1940 ont volontairement censuré cet épisode, comme si leurs lecteurs n'avaient pas une maturité suffisante pour accepter ce fait historique. Il n'est pas question pour nous de porter un jugement de valeur sur le comportement de quelques excités qui sont loin d'être représentatifs du peuple français de l'époque. Cet article a déjà fait l'objet de publications dans d'autres revues étrangères.

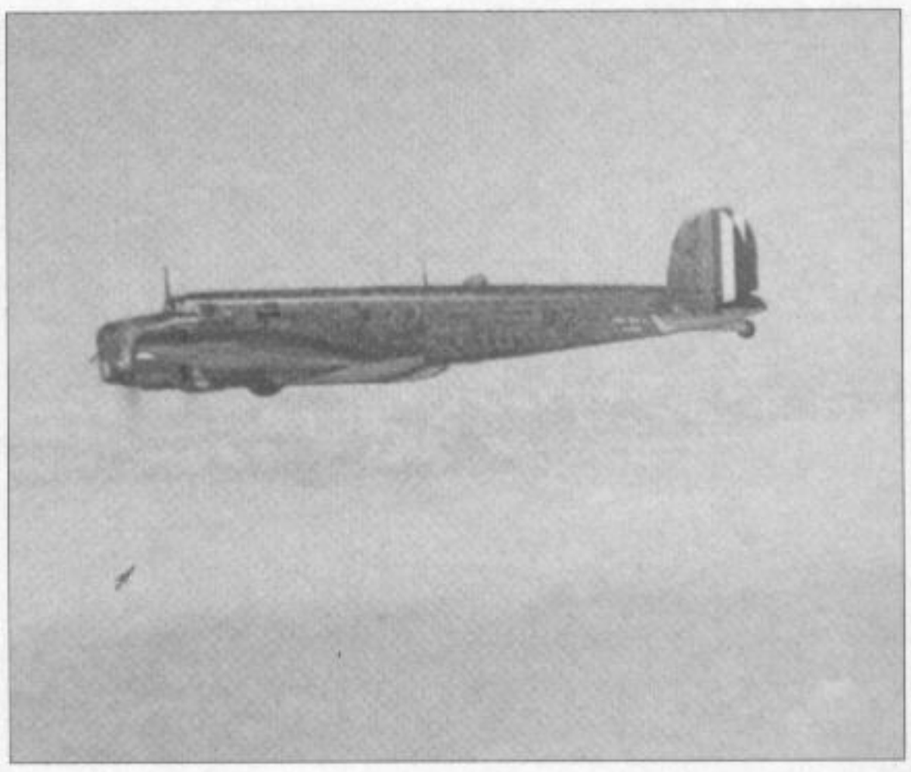
Dans cette immense tragédie qu'est la Seconde Guerre mondiale dans son entier, la perte de chaque vie humaine était à elle seule un drame. Toutefois, il y a eu certaines circonstances où l'inhumanité et la folie des hommes l'ont emporté sur la noblesse du comportement que l'on retrouve pourtant dans de très nombreux cas au cours de ce conflit. Un événement de cette nature est survenu en Provence, le 13 juin 1940. Plusieurs publications concernant la guerre franco-italienne, même parmi les plus récentes, ont occulté ce tragique incident relaté ici. Pourtant, il a été décrit en détail par une commission d'enquête diligentée par l'armée de l'Air et dans les rapports des commissariats de police d'Agay et de Saint-Raphaël. Cet article n'entend pas fustiger les auteurs de ces publications ni le peuple français dans son ensemble, mais plutôt comprendre comment le comportement de gens ordinaires peut être perverti par la guerre. Cet événement a été porté à la connaissance de l'auteur pour la première fois par le récit d'un de ses collègues qui servait avec lui après la guerre au 51° *Stormo Caccia* à Istrana et qui, alors rattaché à la 1° *Aviere Armiere* à Natale Vanuzzo, en fut le seul survivant.

Un Fiat CR.42 de la 75ª *Squadriglia* (23° *Gruppo*, 3° *Stormo CT*) survolant la côte ligure et le golfe de l'Adriatique, en juin 1940. (Photo C. Lucchini)

Un plan préparé avec ordre et méthode

Conformément à l'ordre d'opérations n° 10, arrêté la veille et diffusé à 16h20 par le *Comando della 4ª Divisione Aerea « Drago »* de la 1ª *Squadra Aerea* (Milan), basé à Cameri (Novara) et commandé par le *Generale di Divisione Aerea* Attilio Matricardi, la 4ª *Divisione* s'apprête, en ce matin du jeudi 13 juin, à lancer une série de raids aériens sur des objectifs militaires situés en Provence. Le 13° *Stormo Bombardamento Terrestre*, sous les ordres du *Colonello Pilota* Carlo de Capoa, reçoit comme objectifs les bases aériennes de Fayence et de Hyères. Dans son principe, cette mission avait été étudiée avec ordre et méthode et elle concernait aussi d'autres unités de bombardement de la 4ª *Divisione Aerea « Drago »* – les 7° et 43° *Stormi BT* – dont les équipages avaient été soigneusement informés de n'attaquer que des objectifs militaires. Dans cette optique, les commandants de ces deux escadres, le *Colonello Pilota* Loth Bernardi (7° *Stormo BT*, basé à Lonate Pozzolo [Varese]) et le *Colonello Pilota* Luigi Questa (43° *Stormo*

Une bien triste journée



Des Fiat BR.20 de la 8ª *Squadriglia* (25° *Gruppo*, 7° *Stormo BT*) au-dessus des contreforts des Alpes quelques jours après l'entrée en guerre de l'Italie. Les gouvernails sont encore tricolores, mais ils recevront très peu de temps plus tard la croix de Savoie.
(Collection de l'auteur)

BT, basé à Cameri) donnèrent des ordres clairs et précis pour le respect des consignes du plan d'opérations.
L'attaque des Fiat BR.20 devait être précédée par l'intervention d'un dispositif de chasseurs, provenant de la *Divisione Aerea « Borea »* et comprenant deux des six *Gruppi* présents à cette époque dans le Piémont : le 23° *Gruppo CT* du *Maggiore Pilota* Tito Falconi (70ª, 74ª et 75ª *Squadriglie* détachés sur le terrain avancé de Cervere [Cuneo]) et le 151° *Gruppo CT* du *Maggiore Pilota* Carlo Calosso (366ª, 367ª et 368ª *Squadriglie*, habituellement basées à Casabianca et déployés pour la circonstance à Villanova [Torino]).

Le raid des chasseurs

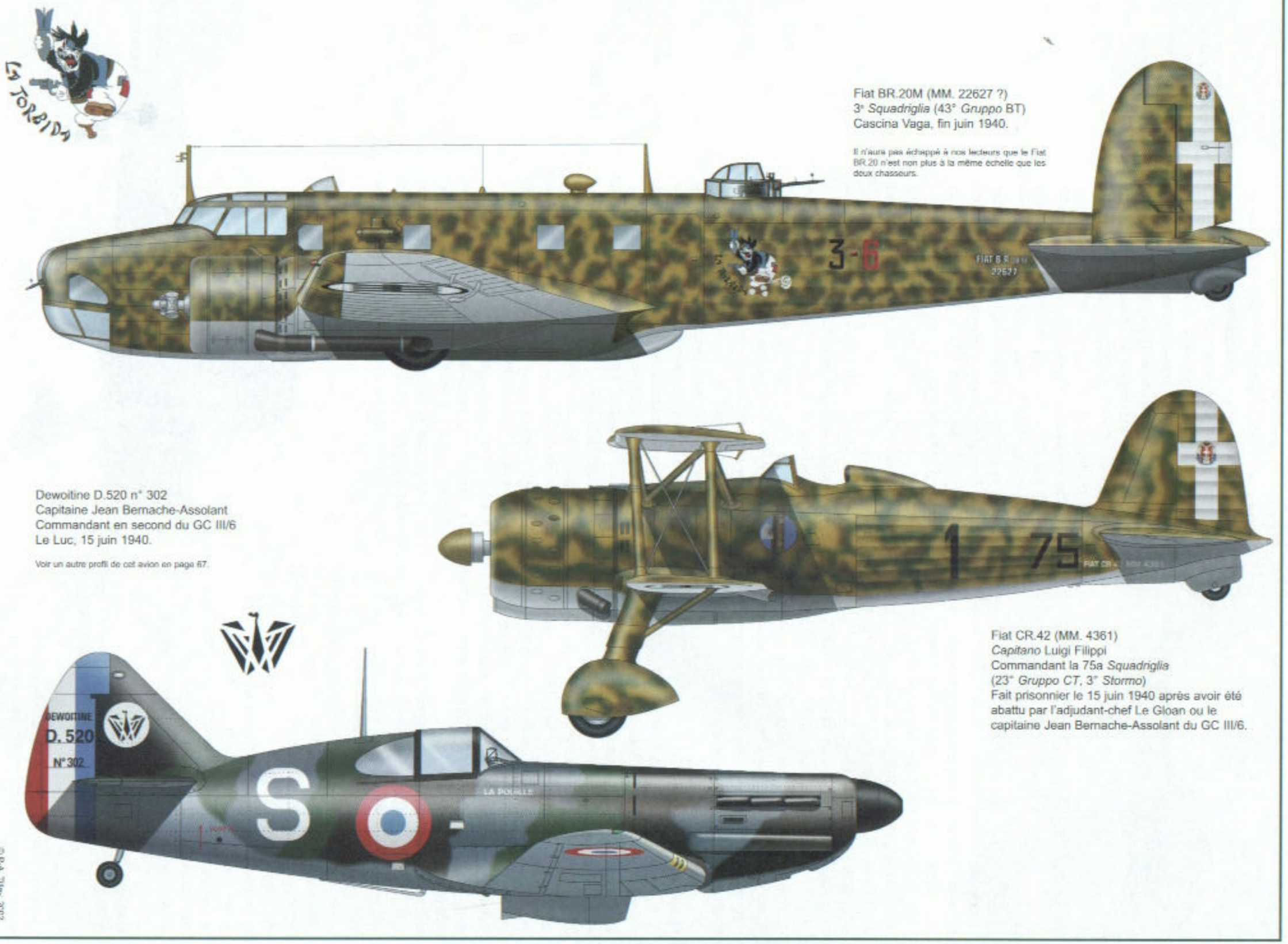
À 10 heures, au même instant 46 Fiat CR.42 (23 de chaque *Gruppo*) s'élancent sous le commandement de leur chef de groupe et de leurs commandants d'escadrille respectifs. Après un vol sans incident et malgré un temps instable qui obligea les formations à s'écarter de la côte, les chasseurs italiens arrivèrent au-dessus de leurs objectis à basse altitude. Douze CR.42 du 23° *Gruppo CT* mitraillèrent le terrain de Fayence, pendant que les autres, ayant gagné de l'altitude, les protégeaient en couverture haute. Au-dessus de Hyères, une tactique semblable fut apliquée par les appareils du 151° *Gruppo CT*.
Selon les rapports des pilotes, et plus particulièrement ceux du 151° *Gruppo CT*, les mitraillages détruisirent de nombreux avions français au sol, identifiés comme des bimoteurs – bien que dans la réalité les destructions aient été moins nombreuses que ne le pensaient les pilotes du *Maggiore Pilota* Carlo Calosso. Un résultat identique, et peut-être même plus mauvais encore, ponctua l'attaque des pilotes du *Maggiore Pilota* Tito Falconi, qui, en outre, reconnurent que le terrain de Fayence était presque désert.
Aucun avion de chasse français ne vint s'interposer, ni au-dessus des terrains, ni sur la route du retour, de sorte que tous les Fiat CR.42 rentrèrent sans avoir été inquiétés, malgré la présence d'une forte artillerie anti-aérienne.

L'attaque du 13° *Stormo*

À 09h20, de San Damiano di Piacenza décolla une formation de 10 Fiat BR.20, composée de 5 appareils de la 1ª *Squadriglia* et 5 de la 4ª (11° *Gruppo*, 13° *Stormo BT*), placés sous le commandement du *Colonello Pilota* Carlo de Capoa. Un des bombardiers dut faire demi-tour mais les autres poursuivirent leur chemin. Leur objectif était l'aérodrome de Fayence où les chasseurs italiens avaient dû neutraliser les défenses françaises. Malgré la présence de nombreux cumulo-nimbus, qui génèrent les pilotes pour maintenir le contact visuel, la formation demeura bien groupée. Le ciel sombre au-dessus et les reflets argentés de la mer au-dessous donnaient une atmosphère dramatique à la scène. À bord des appareils, tout était silencieux, à part le rugissement des 2 000 chevaux combinés des deux moteurs en étoile A.80 RC.41. Les pilotes se cramponnaient au manche, tandis que les radios, séparés du reste de l'équipage par une cloison derrière le poste de pilotage, écoutaient les messages tout en pianotant sur le manipulateur morse. Les mécaniciens, assis entre les deux pilotes, montaient la garde devant les instruments de bord, pendant que les mitrailleurs gardaient un doigt nerveux sur la détente de leur Breda Avio Modello SAFAT de 12,7 mm. La soute contenait quatre bombes de 100 kg de couleur grise et quatre de 50 kg de couleur bleue, points de convergence des regards des équipages qui savaient qu'elles faisaient partie de leurs risques mais aussi de leur travail.
Peu après 11 heures, les BR.20, arrivant de la mer, se présentèrent au-dessus de Fayence vers 6 000 mètres d'altitude. Les bombardiers donnèrent leurs ordres, les trappes furent ouvertes et les bombes furent lancées dans le vide vers leur objectif. Un net bond en avant confirma à chaque équipage que la soute venait de se vider et chacun effectua un virage à 90° pour rentrer à la maison. La DCA française; qui avait ouvert le feu dès l'apparition des bombardiers, poursuivit son tir, intense mais imprécis. Des flocons noir anthracite éclataient un peu partout autour des bombardiers, mais le tir n'était pas spécialement bien coordonné.
Après le bombardement, que les photographes de bord avaient couché sur la pellicule comme preuve documentaire de la mission, la formation rencontra les mêmes conditions météo, mais aussi quelques chasseurs français qui, au détour d'un nuage, plongèrent sur les appareils de queue. Un échange de tirs s'ensuivit dont la brièveté est traduite par le fait que les mitrailleurs italiens n'ont tiré que 70 balles de 12,7 et 30 de 7,7, principalement depuis les postes de tir dorsaux et ventraux. Aucun BR.20 ne fut touché, sans doute grâce à la providentielle couche nuageuse qui gêna les Français dans leurs évolutions et leur visée. À 13 heures pile, les neuf bombardiers s'étaient posés à San Damiano, près de Piacenza.

Un Fiat CR.42 de la 336ª *Squadriglia* (151° *Gruppo*, 53° *Stormo CT*) en patrouille au-dessus des Alpes. L'appareil porte encore, lui aussi, les bandes tricolores sur le gouvernail.
(Collection de l'auteur)

Une bien triste journée



Fiat BR.20M (MM. 22627 ?)
3ª *Squadriglia* (43° *Gruppo* BT)
Cascina Vaga, fin juin 1940.

Il n'aura pas échappé à nos lecteurs que le Fiat BR.20 n'est non plus à la même échelle que les deux chasseurs.

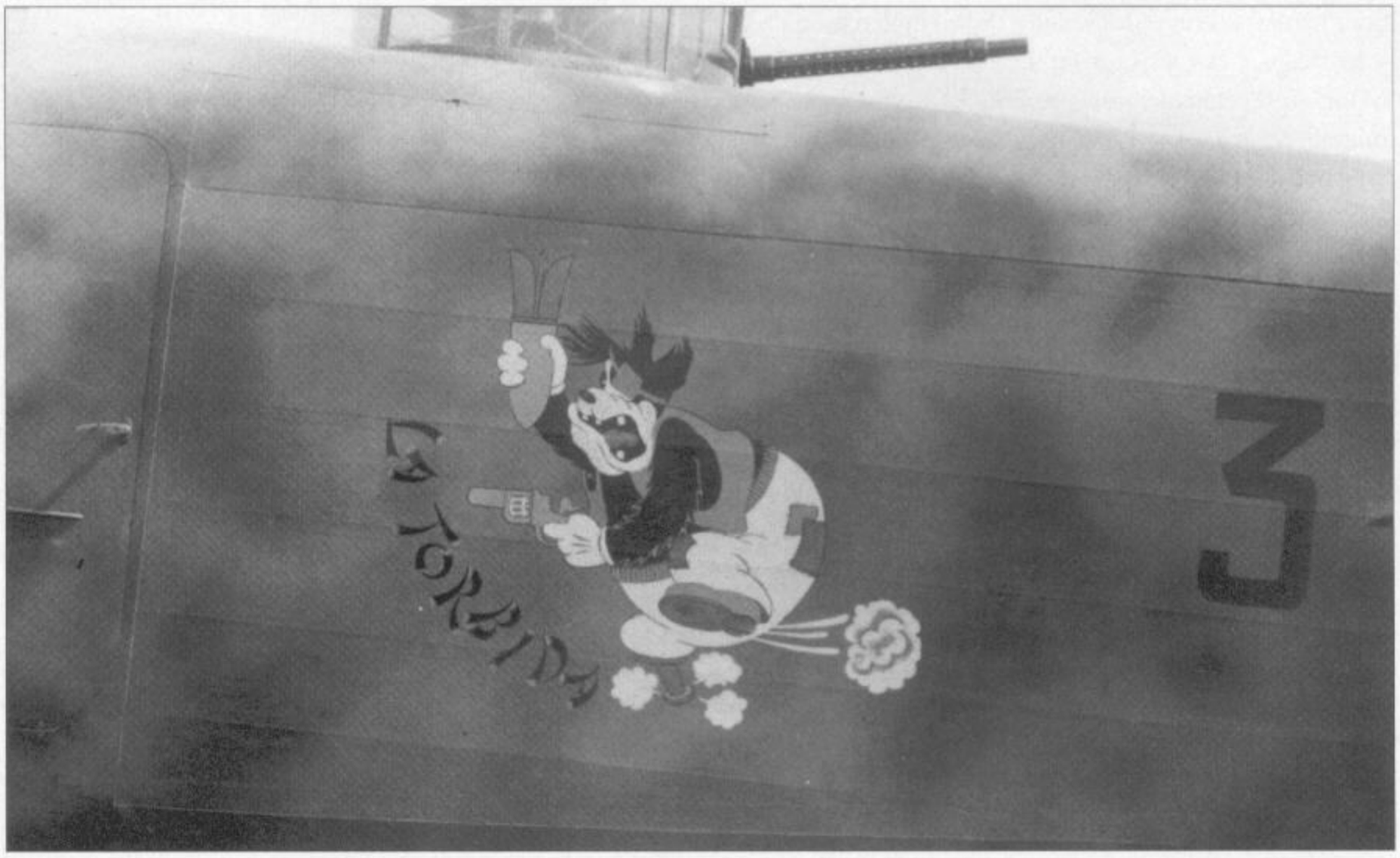
Dewoitine D.520 n° 302
Capitaine Jean Bernache-Assolant
Commandant en second du GC III/6
Le Luc, 15 juin 1940.

Voir un autre profil de cet avion en page 67.

Fiat CR.42 (MM. 4361)
Capitano Luigi Filippi
Commandant la 75a *Squadriglia*
(23° *Gruppo CT*, 3° *Stormo*)
Fait prisonnier le 15 juin 1940 après avoir été abattu par l'adjudant-chef Le Gloan ou le capitaine Jean Bernache-Assolant du GC III/6.

© P.A. Tilley, 2002

Une bien triste journée



Détail de l'insigne de la 3ª *Squadriglia* sur un Fiat BR.20. La tourelle est armée d'une Breda Av. Modello SAFAT de 12,7 mm.
Les mitrailleurs lui préféraient une Isotta-Fraschini Scotti de même calibre montée dans une tourelle Caproni Lanciani Delta E. Il n'en reste pas moins que cette arme était de qualité médiocre et avait une faible cadence de tir, particulièrement en altitude.
(Collection de l'auteur)

La sortie des 10 BR.20 des 3ª et 5ª *Squadriglie* (43° *Gruppo BT*, *Maggiore Pilota* Giulio Monteleone) devait être plus dramatique. Les bombardiers décollèrent de Cascina Vaga (Pavia) à 09h23 avec pour objectifs l'aérodrome de Fayence (3ª *Squadriglia*) et l'hydrobase de Hyères (4ª *Squadriglia*). Ils emportaient la même charge que les bombardiers du 11° *Gruppo BT*, soit un total de 3 160 kg d'explosif.
La formation arriva sur zone dans les mêmes conditions que la précédente, un temps un peu inhabituel en cette saison qui voit normalement toute la Riviera baignée par un chaud soleil de fin de printemps. Malgré la couverture nuageuse au-dessus de Fayence et de Hyères, les bombardiers estimèrent avoir réussi à placer leurs bombes au but, mais ne purent pas évaluer l'étendue des dégâts. Probablement alertée par la première vague, la chasse française avait eu le temps de se mettre en position et elle fit son apparition au moment où le dispositif italien rebroussait chemin.
Le premier appareil attaqué fut le BR.20 codé « 3-2 » (MM.21504), qui fut touché par plusieurs rafales bien ajustées. Le commandant d'avion, le *Sottotenente Pilota* Mario Rondinelli, fut atteint à la tête et tué sur le coup. Son corps inerte affalé sur les commandes dut être rapidement dégagé et couché à même le plancher. De nouvelles rafales blessèrent trois autres membres de l'équipage, les *1° Aviere Motorista* Aldo Veraldi, *1° Aviere Montatore* Paride Chiapponi et *1° Aviere Armiere* Guido Paladini. Le seul à ne pas avoir été atteint par les balles qui fusaient de tous côtés fut le copilote, le *Maresciallo Pilota* Raffaelo Bruni, qui, avec calme et détermination, lança l'avion dans de violentes manœuvres évasives, parvenant à semer ses poursuivants et à revenir à Cascina Varga. Pour son exploit, il reçut sur le champ la *Medaglia d'Argento al Valor Militare* des mains du commandant de la 1a *Squadra Aerea*, le *Generale di Squadra Aerea* Rino Corso Fougier.

Le sort tragique de l'équipage du troisième BR.20

Un second BR.20, codé « 3-6 » (MM.21503), qui avait été durement touché aux deux moteurs, tenta de rentrer à sa base, mais à quelques kilomètres de Riva Santo Stefano (Imperia), le pilote fut contraint de réaliser un amerrissage forcé. Deux membres d'équipage (*Sergente Maggiore Armiere* Tommaso Ferrari, *1° Aviere Marconista* Salvatore Gaeta) et le commandant d'avion, le *Tenente Pilota* Simone Catalano, déjà mort, coulèrent avec l'avion qui ne resta à flots que quelques secondes, juste le temps pour le *Maresciallo Pilota* Ottavio Alani et le *1° Aviere Motorista* Raffaelo Ferraris d'évacuer par la trappe de secours. Après une heure et demie d'attente, les deux aviateurs furent secourus par une embarcation civile partie de la côte. Catalano, un officier de 35 ans originaire de Paparelle (Trapani) reçut la *Medaglia d'Oro al Valor Militare* à titre posthume.
Le sort du troisième bombardier de la 3ª *Squadriglia*, le « 3-7 » (MM.21505), fut plus dramatique. Le commandant d'avion, le *Tenente Pilota* Aldo Sammartano, pris de panique après les premières passes des chasseurs français, abandonna l'avion et son équipage et sauta par la trappe de secours. L'équipage vit le parachute s'ouvrir et le pilote tomber en mer non loin de la côte provençale, mais son corps ne fut jamais retrouvé.
Le copilote, le *Sergente Maggiore* Giuseppe Goracci, un sous-officier de 23 ans natif de Spoleto (Perugia), reprit les commandes et avec calme donna l'ordre à l'équipage de se tenir prêt à évacuer l'avion au besoin. Il aurait souhaité revenir vers la côte de manière à ce que l'équipage puisse sauter au-dessus de la terre ferme. La mer était houleuse et le reste de l'équipage était blessé, ce qui réduisait ses chances de survie s'il devait se parachuter au-dessus de l'eau. Les balles et les obus des Dewoitine D.520 du GC III/6, dont un était piloté par le célèbre adjudant Pierre Le Gloan, crépitaient sur les tôles du bombardier comme autant de coups de tonnerre comme le rapporta par la suite Natale Vanuzzo. Entre deux détonations, les moteurs produisaient maintenant un bruit nettement plus inquiétant. Une balle frappa le *Sergente Maggiore Motorista* Mario Costa, qui s'affala sur le plancher; grièvement blessé à la poitrine, il tenta de stop-

Une bien triste journée

per l'hémorragie avec les sangles de sa combinaison de vol « Marius ». Les blessures du *1° Aviere Montatore* Renzo Mangiarotti étaient moins sévères et il vint en aide au mitrailleur, le *1° Aviere Armiere* Natale Vanuzzo, qui, bien que touché par un éclat d'obus de 20 mm, continuait à tirer sur les D.520 depuis la tourelle supérieure. À force de renouveler leurs passes, les chasseurs français finirent par incendier le moteur droit. Dans un dernier duel, Vanuzzo revendiqua un chasseur français, mais aucun ne fut en fait touché, privant l'infortuné équipage de toute consolation.

Avec un moteur en flammes, le sort du bombardier était tout tracé. Avant qu'il n'en perde le contrôle, Giuseppe Goracci demanda au plus valide, Natale Vanuzzo, d'attacher un parachute au corps des deux blessés, Mario Costa et Renzo Mangiarotti, de les balancer par-dessus bord et de les suivre. Après un dernier effort pour maintenir le BR.20 en ligne de vol, Goracci sauta à son tour par la trappe de secours, tandis que l'appareil commença à basculer et à piquer vers la mer. Goracci avait dirigé l'avion vers la côte, loin des habitations au-dessus desquelles les quatre aviateurs se balançaient maintenant lentement au bout de leurs suspentes. Goracci vit son avion être englouti par la mer à une vingtaine de kilomètres du cap Camarat.

Alors qu'ils descendaient vers Agay et Saint-Raphaël, les quatre Italiens furent accueillis par des tirs de mitrailleuses venant du sol. Ils atteignirent Renzo Magiarotti et Mario Costa qui étaient déjà morts quand ils touchèrent le sol. Un sort moins enviable attendait le jeune *Sergente Maggiore* Giuseppe Goracci qui, à son atterrissage, fut submergé par une foule déchaînée qui le lyncha à coups de fourche, de pelle et de cailloux.

Par chance, Natale Vanuzzo tomba dans les jardins d'une villa, dont la propriétaire et son fils lui prodiguèrent les premiers soins avec beaucoup d'humanité et de charité. Une foule enragée encercla rapidement la propriété, mais l'aviateur italien fut sauvé par l'arrivée opportune des gendarmes. Ceux-ci prirent le prisonnier en charge et réussirent à se frayer un passage au milieu du groupe d'agités qui s'apprêtaient à lui infliger leur propre forme de justice. Tout autour de lui, Vanuzzo entendait les hurlements et les injures de la foule et certains lui crièrent, dans un italien parfait : « *Assassin, si on t'attrappe tu subiras le même sort que les autres !* »

Des Fiat BR.20 de la 1ª *Squadriglia* survolent les Alpes lors d'une mission contre la France.
Ces mêmes appareils se retrouveront quatre mois plus tard incorporés au *Corpo Aereo Italiano* engagé dans la bataille d'Angleterre.
(Collection de l'auteur)

Citation

Sergente Maggiore Pilota Goracci Giuseppe, né le 3 mars 1917 à Spoleto.
Tué en combat aérien au-dessus de Hyères (France) le 13 juin 1940.

Sous-officier copilote d'un bombardier, au cours d'une attaque contre une base ennemie fortement défendue, malgré les conditions météorologiques et le puissant barrage de l'artillerie anti-aérienne, a brillamment assisté son commandant d'avion dans la réussite de l'attaque contre l'ennemi. Attaqué par une nombreuse formation de chasseurs ennemis, est demeuré le seul pilote en état de contrôler l'appareil et de soutenir un long et constant combat avec ses assaillants, réussissant à en abattre un en flammes, alors qu'à bord de l'appareil, dont un moteur était en feu, le mécanicien de bord avait été tué et les autres membres de l'équipage blessés. A tenté de diriger sa machine, avec sa cargaison de gloire et de morts, vers les cieux de sa Nation. Au milieu des flammes qui se propageaient dans le fuselage, avec une calme détermination, a donné l'ordre à ses compagnons blessés d'attacher le corps sans vie de leur camarade mort à un parachute et de le lancer dans le ciel, afin que son corps glorieux ne soit pas consumé dans l'enfer. Blessé et gravement brûlé, est descendu en parachute au-dessus de la France, où une foule furieuse, contre laquelle il a épuisé sa dernière énergie, lui a apporté son ultime récompense, la couronne des martyrs. Dans son dernier souffle, a crié " *Viva l'Italia !* ".

Vanuzzo ne comprit que trop bien ce que cette phrase signifiait quand le camion de gendarmerie s'arrêta à quelques centaines de mètres de la villa pour recueillir les dépouilles de ses trois infortunés compagnons. Giuseppe Goracci avait été battu à mort à tel point que son visage n'était plus reconnaissable. Pendant ce temps, la foule s'était à nouveau rassemblée autour du camion, menaçant toujours l'aviateur italien dans sa propre langue. Ce ne fut qu'en sortant leurs armes que les gendarmes purent enfin démarrer. Vanuzzo fut emmené à l'hôpital du secteur, gardé par quatre Sénégalais armés jusqu'aux dents qui prenaient un malin plaisir à cracher dans la soupe du prisonnier.

Le 21 juillet 1940, le *1° Aviere Armiere* Natale Vanuzzo fit une déposition auprès de la Commission d'armistice franco-italienne, dont on trouve une copie aux Archives nationales et au Service historique de l'armée en Italie. Ce document doit probalement se trouver aussi aux Archives nationales de Paris et au service des archives de la gendarmerie française. Sur le témoignage de Vanuzzo, le *Sergente Maggiore Pilota* Giuseppe Goracci, victime d'un homicide civil, reçut la *Medaglia d'Oro al Valor Militare* à titre posthume.

La guerre peut être parfois considérée comme légitime, voire glorieuse, mais les tragédies individuelles dans la conduite des opérations militaires la ramènent à sa juste valeur : le non-respect de la vie et des sentiments humains.

PILOTE DE "TURBINES"

Frantisek Krist
Jaroslav Farkas

Cette photo prise à Zatec en 1949 montre selon toute vraisemblance le S-92 n° 9, codé V-40.
(Collection J. Dubravcik)

En 1950, de jeunes pilotes tchécoslovaques triés sur le volet commencent leur instruction sur les « turbines », comme ils ont surnommé le Me 262. L'un d'entre eux conte son expérience.

Au cours des derniers mois de la Seconde Guerre mondiale, les habitants de Prague virent défiler un nombre croissant d'avions au-dessus de leurs têtes. Parmi ceux-ci, quelques-uns émettaient un son nettement distinct de celui des avions à moteur à pistons. Ces oiseaux étaient basés à Ruzyne, dans la banlieue de Prague, où les pilotes de Messerschmitt Me 262 *Schwalbe* à réaction avaient trouvé refuge. Même dans ces temps troublés, des jeunes se prenaient à rêver de devenir un jour pilote. Frantisek Krist était l'un d'eux :

« Pendant la guerre, j'étais élève dans un lycée technique de Prague. C'est là que j'ai fait connaissance avec la théorie du vol. Notre professeur, l'ingénieur Sakanina, qui était pilote sportif, nous a enseigné les fondamentaux de cette discipline. Quand la guerre a été terminée, j'ai voulu réaliser mon rêve : voler. J'ai pensé que la meilleure manière d'y parvenir était de devenir pilote militaire. Après des tas d'examens de toute sorte, je suis entré à l'académie de l'Air. Je suis arrivé à l'automne 1945 à Havlickuv Brod, où j'ai passé trois années de bonheur à apprendre à piloter. Le morceau de bravoure fut le moment où nous avons été lâchés pour la première fois sur Spitfire. À l'été 1947, j'ai été transféré à Ceske Budejovice, où je me suis entraîné sur le chasseur S-199. Comme il en existait une version biplace, la transition n'a pas été trop difficile, malgré le caractère ombrageux de l'appareil. En juin 1950, j'ai été promu commandant de la 4ème escadrille du 5ème régiment de chasse à Plzen-Bory (Pilsen). Mon rêve de gamin allait devenir réalité : j'allais piloter les "turbines". »

À la fin de la guerre, plusieurs chaînes d'assemblage du Me 262 se trouvaient réparties sur le territoire tchécoslovaque. Les Allemands avaient abandonné des dizaines de ces appareils en divers états d'achèvement. L'assemblage de ces cellules et la possible remise en route des chaînes furent envisagés pour équiper l'aviation tchécoslovaque d'un chasseur moderne. Le 27 août 1946, le S-92.1, piloté par Antonin Kraus, décolla de Zatec. Cet événement prouvait que la Tchécoslovaquie renaissante avait la capacité de produire une machine technologiquement complexe. Malheureusement, ce premier exemplaire eut une carrière écourtée; le 5 septembre, il s'écrasa à la suite d'une panne du réacteur gauche. Neuf autres exemplaires furent produits entre octobre 1946 et septembre 1948. Après les premiers essais, ces appareils étaient confiés à l'armée de l'Air qui les avait regroupés au sein de l'Institut d'essais en vol. En 1949, la base de Zatec ouvrit un cours de formation au pilotage du S-92. Les pilotes furent sélectionnés parmi les jeunes de première année de l'académie militaire de l'Air et de l'académie de l'Air. Le lieutenant Krist figurait parmi les heureux élus et il débuta son entraînement à Kbely au cours de l'été 1950.

« Par un beau matin d'été, nous avons été rassemblés sur la base de Kbely. Nous étions une bande de jeunes types impatients à l'idée de découvrir une nouvelle expérience excitante. Notre instructeur s'appelait Ondra Kostik; c'était un pilote de haut niveau venu de l'Institut d'essais en vol et qui avait derrière lui une grande expérience du combat aérien. Il avait effectué son premier vol à bord du Schwalbe *le 2 juillet 1948, après avoir subi une mise à niveau de la part du commandant Manak. Les pilotes de l'Institut étaient tous de jeunes types remarquables, Rudolf Duchon en particulier. Il était non seulement un pilote d'exception, mais il avait aussi de grandes connaissances et cette capacité d'expliquer avec précision et clarté tout ce qui concernait les avions à réaction. Je me souviens d'un épisode quand quelqu'un fit la remarque que, bien que les gaz d'échappement soient expulsés à plus de 400 m/s de la tuyère, donc bien au-delà de la vitesse du son, aucune onde de choc ne se produisait. Avec calme et méthode, Duchon nous expliqua la relation entre la vitesse du son et la température. On le bombardait souvent de questions comme celle-là. Il répondait toujours sur le champ et avec pertinence. Les pilotes étaient assistés par un groupe d'ingénieurs, des experts de haut niveau, capables de résoudre n'importe quel problème. Et, bien sûr, il y avait les* Schwalbe *!*

« La bête aurait impressionné n'importe qui. Elle possédait des lignes élancées, un fuselage de section triangulaire, des ailes en flèche avec des réacteurs suspendus dans des nacelles et un train avec roulette de nez. Tout y était nouveau et différent. Dès que nous sommes arrivés à la base, l'instruction au sol a commencé. On nous décrivit la structure, les aspects spécifiques et les caractéristiques techniques du Me 262. Puis nous nous familiarisâmes avec les systèmes hydrauliques et pneumatiques, ainsi qu'avec les circuits de carburant, d'huile, électriques et d'oxygène. Un amphi-cabine fut aussi nécessaire. Dès le début, nous avions repéré qu'en plus des instruments de bord habituels se trouvaient des instruments particuliers pour les réacteurs. Le thermomètre de température des gaz d'échappement était l'un des plus vitaux. En fait, c'était l'instrument que l'on regardait le plus souvent entre le moment où on

Le CS-92.3 photographié à Zatec à l'été 1947. Il fut le premier biplace d'entraînement pris en compte, après son premier vol qui eut lieu le 10 décembre 1946. (Collection JaPo)

mettait les turbines en route et celui où on les coupait. Nous nous sommes exercés à manier tous les boutons et interrupteurs de manière à les trouver instantanément même les yeux fermés.

« Après avoir digéré la théorie, nous sommes passés à la pratique de la mise en route des turbines. Le démarrage se faisait par un générateur deux-temps appelé Riedel. Il était

Il fallait basculer l'avion en arrière pour faire écouler des tuyères les résidus de kérosène hautement inflammables.

installé à l'avant du réacteur et relié au compresseur axial. Son démarrage se faisait à l'aide d'une corde, comme sur un moteur de hors-bord. Il émettait un sifflement propre à tout moteur à grande vitesse de rotation. Une fois le nombre de tours maximum atteint, un embrayage entraînait le compresseur et le réducteur. Le pilote attendait que le réacteur atteigne le nombre de tours adéquat pour l'alimenter en carburant primaire. Celui-ci était de l'essence B5. Une fois le régime stabilisé, le pilote alimentait le réacteur en kérosène. Ça, c'était la théorie, car la pratique se révélait parfois bien différente.

« Naturellement, en raison de son régime élevé, le générateur ne résistait pas longtemps. Pour tout arranger, parfois, il ne démarrait même pas. Quand cela se produisait, il fallait démonter le Riedel, nettoyer les bougies et essayer une seconde fois. Dans certains cas, la panne du Riedel se produisait au moment du lancement du second moteur, de telle sorte qu'il fallait le réparer alors que la première turbine tournait déjà. Si l'engin récalcitrant ne démarrait pas dans une certaine limite de temps, il fallait couper la première turbine et tout recommencer depuis le début. Mais... mais, si le réacteur qui avait été lancé était déjà alimenté en kérosène, des résidus de carburant stagnaient dans la chambre de combustion et la tuyère. Ces résidus pouvaient mettre le feu au réacteur en cas de redémarrage. Pour éviter cela, les mécaniciens faisaient basculer l'avion en arrière en pesant de tout leur poids sur la queue, de manière à faire écouler les résidus de carburant. Pendant ce temps, le pilote était assis dans le cockpit et regardait passivement tout ce remue-ménage. À plusieurs reprises, je me suis demandé comment avaient fait les Allemands quand il s'étaient trouvés confrontés à une telle situation au cours d'un décollage sur alerte...

« Et puis vint ma première prise de contact. On a démarré les moteurs sans aucun problème et j'ai roulé jusqu'à l'entrée de piste. Je me souviens très bien d'avoir été surpris par la longueur du roulage pour décoller. Le Schwalbe *ne répondait pas et l'extrémité de piste arrivait à grande vitesse. Quelle sale impression ! D'un autre côté, je jouissais d'une excellente vue panoramique. J'ai aussi apprécié la facilité de manœuvre de l'oiseau au décollage et sa grande stabilité au roulage. Après avoir décollé et rentré le train, le* Schwalbe *prit une forte accélération. Il était stable et grimpait bien. Les virages étaient faciles, même en virant à l'inclinaison maximale. Il n'était pas équipé de commandes assistées et voler à haute vitesse nécessitait une force herculéenne. L'instructeur m'avait appris à me servir des manettes des gaz, parce que les turbines étaient sujettes au retour de flamme en cas de maniement trop brutal et il m'avait aussi conseillé de surveiller la température des turbines de manière constante. En palier, la température des gaz d'échappement variait de 500 à 600°C, mais toute augmentation du régime entraînait un accroissement de la température. Rien ne brûle plus de carburant qu'un réacteur, alors il me fallut rapidement revenir. Ce fut sans doute le moment le plus difficile du vol. Comme le Me 262 n'était pas équipé de freins aérodynamiques, la vitesse ne diminuait que lentement. De ce fait, il fallait ajuster la vitesse sur le circuit. En descendant, on a survolé la piste et ramené les gaz au ralenti. Puis, on a engagé le premier virage qui était assez serré. Après avoir fait tomber la vitesse sous les 500 km/h, j'ai abaissé les volets au premier cran. Ce n'était qu'en dessous de 450 km/h que l'on pouvait sortir le train. Les troisième et quatrième virages nous ont entraînés loin de la piste, ce qui permit de conserver un taux de descente réduit. Bien que les volets aient été sortis entièrement à 300 km/h, l'oiseau arrivait encore très vite. Couper les gaz à la bonne altitude et à la bonne distance du toucher des roues était une manœuvre cruciale. De plus, pendant tout ce temps, le pilote se devait de garder un point très important à l'esprit. À cause de la faible longueur de la piste et du temps de réaction des turbines, il était impossible de remettre les gaz pour un second tour de circuit. Après l'atterrissage et le retour aux hangars, l'un des mécanos se précipitait sur l'appareil et refroidissait à l'aide d'un extincteur les freins rougis à blanc. Ensuite, un autre mécanicien nettoyait la poussière d'amiante avec de l'air comprimé.*

« Après avoir accompli plusieurs vols avec mon instructeur,

Frantisek Krist à l'académie de l'Air de Havlickav Brod à l'automne 1945. (Photo F. Krist)

j'ai été lâché pour mon premier solo. En fait, je suis monté dans un biplace équipé d'une double commande, avec un autre cadet sur le siège arrière. C'était une mesure de sécurité, parce que nous étions deux à surveiller les instruments et cela permettait au plus jeune de se familiariser avec l'appareil. Cela allait d'ailleurs se révéler très utile au cours de l'un de mes vols d'entraînement.

« Ce jour-là, je revenais à la base et, après avoir survolé la piste, je suis remonté et ai viré à gauche. Pendant la virage, la vitesse est tombée à moins de 450 km/h, ce qui m'a permis de sortir les volets au premier cran. Mais, à peine avais-je appuyé sur le bouton que l'appareil bascula brusquement à droite. Il n'était pas possible de compenser l'inclinaison avec le manche. J'étais à environ 500 mètres au-dessus de Vysocany, un quartier de Prague à forte population. Par chance, j'ai agi d'instinct en relevant les volets. Cependant, celui de droite ne s'est pas relevé entièrement et l'avion continuait à tirer à droite. Grâce à mon collègue sur le siège arrière, nous avons réussi à maintenir un cap rectiligne. Je suis allé virer très loin au-dessus de Pocernice (dans la banlieue de Prague) et j'ai commencé l'approche sans volets. Nous avons atterri sans grandes difficultés. De retour aux hangars, l'avion a été entièrement contrôlé. Apparemment, j'avais sorti les volets trop tôt et la cellule n'avait pas supporté la contrainte. La déformation du revêtement avait empêché le volet de rentrer intégralement. Ce fut le seul incident réel qui m'arriva au cours de mes vols d'entraînement. Mon collègue Jaromir Zizka connut un plus grave problème quand l'extrémité arrière de la turbine s'est brusquement détachée; néanmoins, il parvint à se poser sans dommage. Ces incidents prouvèrent que le Schwalbe *était finalement un appareil assez résistant.*

« Notre entraînement s'est poursuivi normalement. Après quelques sauts de puce et un vol en solo, nous avons effectué plusieurs sorties dans le but de maîtriser les manœuvres de base. Comme nous ne disposions que de peu d'avions, il ne fut pas possible de simuler des combats aériens. Toutefois, l'objectif de cette formation – nous apprendre à piloter un avion à réaction – avait été atteint. Nous étions très fiers de nous à la lecture des appréciations notées dans nos carnets de vol : "A accompli avec succès sa formation sur S-99. Est capable de voler en solo sur ce type d'appareil." *Nous avions le sentiment d'être devenus des "pilotes de turbines", une race à part dans les forces aériennes de l'époque. »*

« Nous avions le sentiment d'être devenus des "pilotes de turbine", une race à part dans les forces aériennes de l'époque. »

Après leur formation, les pilotes regagnèrent leur unité d'origine où ils retrouvèrent leurs appareils à moteur à pistons. De temps à autre, ils retournèrent à Kbely pour parfaire leur instruction. Les pilotes de l'Institut des essais en vol formèrent le noyau de la 5ème section de chasse installée sur la toute nouvelle base de Mlada en octobre 1950. Début 1951, un lot de Yak-23 (certaines sources citent le nombre de dix exemplaires) arriva sur cette base, où ils reçurent la dénomination tchécoslovaque de S-101. Après leur remontage et un court entraînement prodigué par des instructeurs soviétiques, le premier exemplaire vola le 29 mars. En mai, le personnel de la 3ème division aérienne de chasse se présenta à Mlada pour y

S-92 (V-33)
Institut des essais en vol
Kbely, 1950.

© P-A. Tiley, 2002

être transformé sur ce nouvel appareil. Le 1er juin 1950, la 5ème section de chasse fut remplacée par le centre d'entraînement sur avions à réaction. À cette époque, le centre avait reçu les premiers MiG-15 (S-102). Bien qu'il disposât de biplaces MiG-15UTI, les premiers vols d'entraînement furent accomplis sur les braves vieux Me 262. Bien entendu, les pilotes qui avaient déjà une certaine expérience sur Me 262 furent les premiers à être transformés sur les chasseurs soviétiques et Frantisek Krist était l'un d'eux :

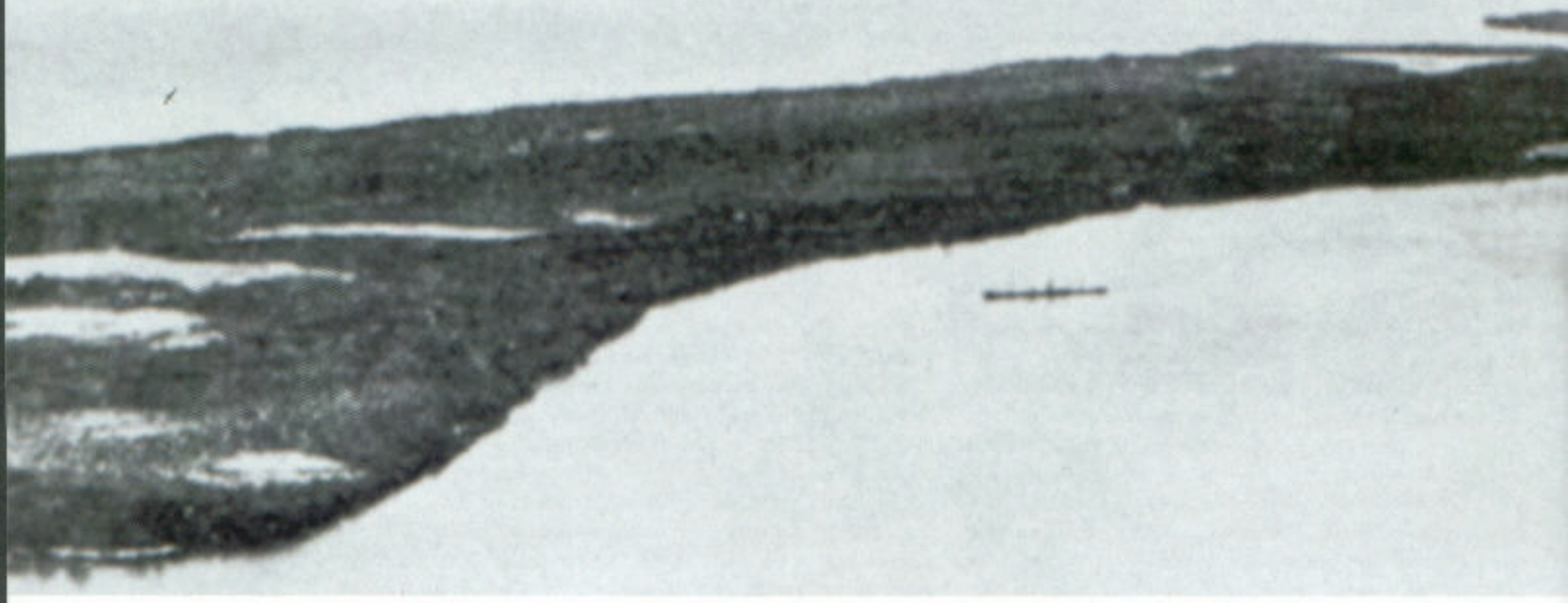
« Pendant ma transformation sur MiG-15, l'occasion me fut encore offerte de piloter la "turbine". Plus j'accumulais les heures de vol, plus je me sentais en confiance. Piloter cet appareil était devenu une seconde nature et j'avais appris à manier correctement les manettes des gaz. Qu'en fut-il de mon dernier vol sur S-92 ? Il n'en restait plus que trois qui devaient être transférés à Kbely. J'en ai convoyé un moi-même. Comme par un fait exprès, les trois appareils connurent des problèmes en cours de vol. Je n'ai pas pu rentrer le train et j'ai parcouru les 30 km avec les roues sorties. Par chance, l'appareil se posa correctement et j'ai pu lui dire adieu avec dignité. »

La production du Me 262 ne fut jamais relancée en Tchécoslovaquie. Seuls quelques exemplaires furent assemblés et le programme fut abandonné pour la bonne raison qu'il existait alors des avions à réaction plus avancés. Cependant, le *Schwalbe* a permis à la force aérienne tchécoslovaque d'entrer dans l'ère de la réaction.

Nous remercions la rédaction de la revue tchèque *Revi* de nous avoir permis de reproduire cet article paru dans leur n° 40 (2001).

COULEZ LE *KÖNIGSBERG* !

Jim Grant



En 1914, l'empire colonial allemand n'était pas particulièrement important, mais il s'étendait de la Chine à l'Afrique, en passant par le Pacifique Sud, offrant ainsi à la marine allemande un grand nombre de bases tactiques pour ses unités de la flotte ou ses raiders. Pour protéger ses colonies, la marine Impériale maintenait un volant de puissants navires de guerre dans les eaux orientales et, à partir de 1914, leurs allers et venues commencèrent à sérieusement intéresser la Royal Navy et la Royal Australian Navy dans la perspective d'un conflit qui s'annonçait imminent.

Après la destruction du SMS *Emden* aux îles Cocos le 9 novembre 1914 et celle de l'escadre du Pacifique dans la bataille des Malouines le 8 décembre, tous les navires allemands navigant dans les eaux africaines avaient été détruits – sauf un, le croiseur léger SMS *Königsberg*.

Le 31 juillet 1914, à l'aube de la guerre, le *Königsberg* avait appareillé de Dar es-Salaam [1] pour se fondre dans l'océan Indien. Il réapparut au large du port de Zanzibar à 05h25 le 20 septembre et de quelques salves bien placées, il coula le vieux croiseur de troisième classe HMS *Pegasus* qui mouillait à l'intérieur. Le *Pegasus* sombra en quelques minutes, entraînant avec lui tout espoir de s'opposer aux raids du croiseur allemand, puisqu'il était le seul navire de combat britannique présent dans la région. Inexplicablement, au lieu de profiter de l'aubaine et d'attaquer les convois alliés le long des côtes africaines, le *Königsberg* s'évanouit à nouveau dans la nature.

Des rapports établis à la fin du mois de novembre firent état de la présence du croiseur dans la partie supérieure du delta du fleuve Rufiji [en Tanzanie]. Ces rapports furent accueillis avec un certain scepticisme, parce que les spécialistes navals estimaient que le tirant d'eau du croiseur était beaucoup trop important pour qu'il se terre dans cette partie du delta. Seul un contact visuel pouvait confirmer sa présence, cependant la topographie du secteur et l'armement du croiseur interdisaient toute reconnaissance par voie de mer. Mais, il y avait un autre moyen à portée de la main...

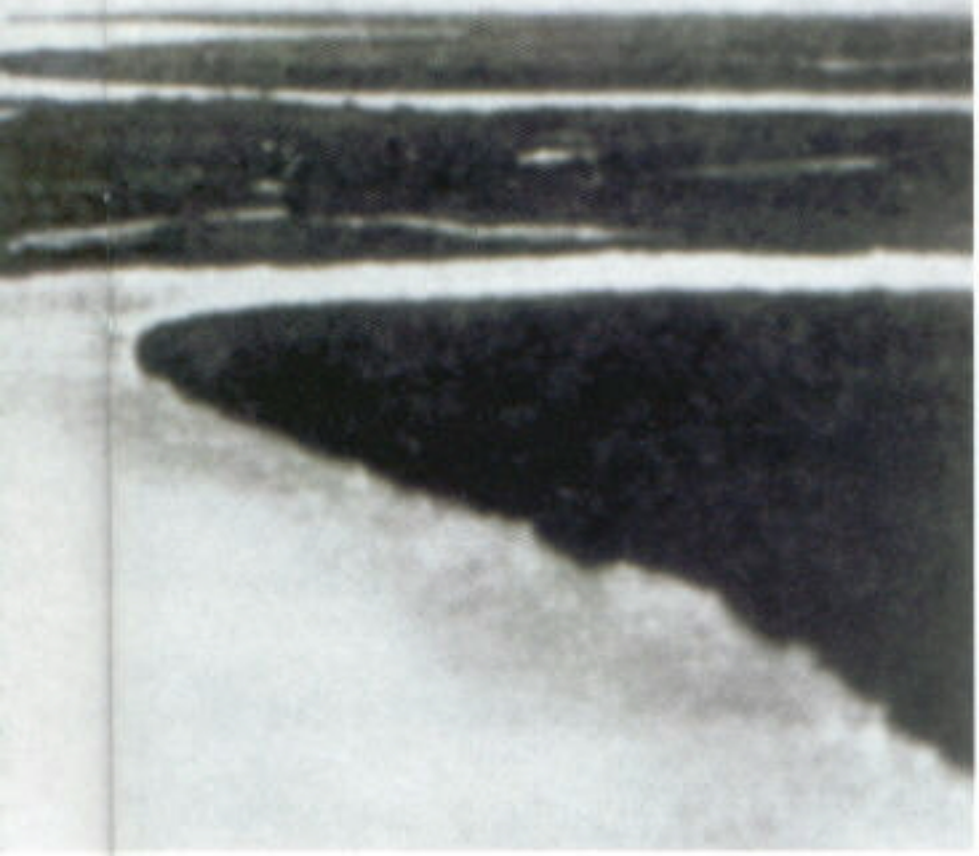
Le croiseur léger *Königsberg* à l'embouchure du fleuve Rufiji.
Cette photo fut probablement l'une de celles prises par le *Flight Commander* Cull en avril 1915.
(Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

Premières reconnaissances aériennes

Quand la guerre éclata, Herbert Dennis Cutler se trouvait au Cap où il donnait des exhibitions aériennes avec deux hydravions Curtiss de 90 ch qui appartenaient à Gerard Hudson de la Koffiefontein Diamond Mine. Cutler, titulaire du brevet n° 189 du Royal Aero Club depuis le 5 mars 1912, avait servi autrefois dans une compagnie de ballon de la Territoriale britannique. Quand parvinrent en Afrique du Sud les premiers rapports concernant le *Königsberg*, le vice-amiral commandant la base navale du Cap réquisitionna les deux hydravions et leur pilote, bombardé *Flight Sub-Lieutenant* du Royal Naval Air Service.

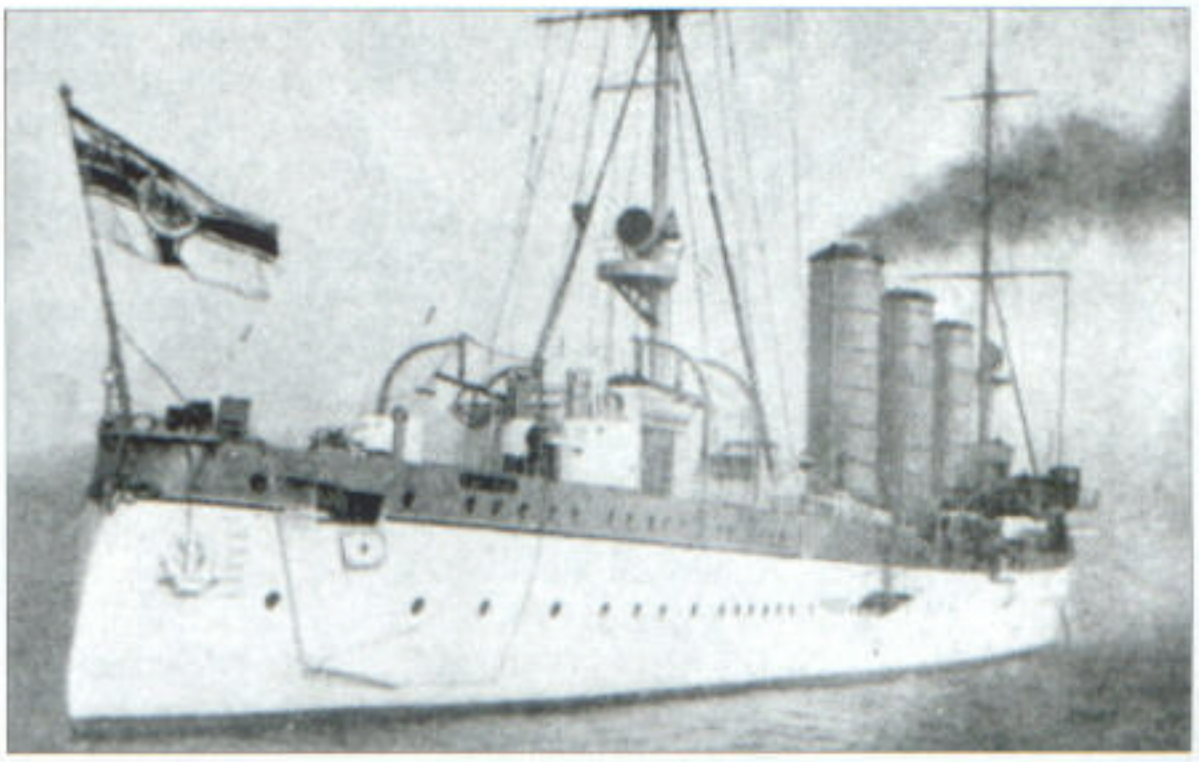
L'un des appareils fut aussitôt embarqué à bord du SS *Kinfauns Castle* qui appareilla vers le nord. Cependant, sur le trajet de Durban, il essuya un gros grain et le Curtiss, arrimé à même le pont, fut endommagé. Le navire attendit à Durban que les pièces détachées prélevées sur le second appareil lui parvienne. Un jeune *Midshipman* servant à bord du

[1] À l'époque au Zanguebar allemand, aujourd'hui en Tanzanie.



Peu après la bataille de la Marne, un épisode qui se déroule à l'autre bout du monde démontre de manière éclatante que l'avion peut être autre chose qu'une machine pour sportifs en mal de sensations fortes.
Car, c'est grâce à la reconnaissance aérienne que la Royal Navy va couler le croiseur *Königsberg* réfugié en Tanzanie.

navire, A.N. Gallehawk, fut affecté à Cutler comme observateur. Actif, courageux et entreprenant, il allait se révéler comme un adjoint de tout premier ordre.
Une petite île à l'embouchure du delta fut choisie comme base et l'hydravion y fut déchargé et préparé pour son premier vol, prévu le 22 novembre 1914. Cutler dut décoller seul, car l'appareil s'entêta à ne pas vouloir prendre l'air avec un passager en plus. Une pluie tropicale boucha l'horizon de Cutler qui ne put strictement rien observer avant d'être contraint à se poser sur une plage déserte où il fut récupéré le lendemain.
Il fit une nouvelle tentative le 25 et trouva le *Königsberg* à une vingtaine de kilomètres dans les eaux supérieures du Rufiji. Le bâtiment semblait en parfait état et paré au combat. Ce ne fut pas un mince exploit qu'avait accompli Cutler dans un avion sous-motorisé, « *vieux, très fragile, avec un radiateur comme une passoire et une durée de vol limitée à 50 minutes.* »
L'officier supérieur de la marine accueillit la nouvelle de manière dubitative, car ses cartes indiquaient que la profondeur de l'eau était insuffisante pour un bâtiment de la taille du croiseur. Cutler décida de repartir. Il décolla, disparut aussitôt dans une épaisse nuageuse et ne revint pas. Une recherche fut immédiatement entreprise le long de la côte et dans les îles et, six heures plus tard, il fut retrouvé sur l'île d'Okusa, à 55 km au sud. Cependant, les dégâts occasionnés à la coque lors de l'amerrissage en haute mer clouèrent l'appareil sur place jusqu'à ce que la coque du second hydravion soit rapportée de Durban. Une dizaine de jours s'écoulèrent avant qu'il puisse à nouveau prendre l'air.
Le 3 décembre, Cutler, accompagné par le *Captain* Crumpton, un officier d'active, découvrit que le *Königsberg* mouillait bel et bien dans un bras du delta. Satisfaite d'avoir localisé le croiseur, la Royal Navy se prépara à lui couper toute retraite et à le détruire.
De nouveaux vols furent accomplis les 7, 8 et 9 décembre pour repérer les défenses allemandes autour du croiseur et le long des berges. Le 10 décembre 1914, Cutler s'envola pour son dernier vol de guerre. Arrivé au-dessus du delta, son moteur tomba en panne et il dut amerrir près d'une position ennemie, près de l'embouchure de la rivière Kikunja. Il tenta en vain de relancer le moteur et fut contraint à se rendre quand il fut pris sous le feu des mitrailleuses allemandes. Il nagea jusqu'à la côte et fut fait prisonnier. Cutler n'avait vraiment pas eu de chance, car Gallehawk, à



Le *Königsberg* à l'époque de sa splendeur.
Armé de dix canons de 105 et lancé en décembre 1905, il inaugurait une nouvelle classe de croiseurs légers de 3 400 tonnes.

Le Sopwith 807 n° 920 sur une plage de l'île de Niororo.

bord d'un canot à moteur, avait vu l'avion tomber et avait foncé à sa rescousse. Pris sous le tir ennemi, il parvint néanmoins à prendre l'hydravion en remorque. Malheureusement, le Curtiss n'était pas réparable et il fut renvoyé en Afrique du Sud. Cutler devait rester en captivité jusqu'en juin 1918, quand il fut abandonné avec d'autres compagnons d'infortune par les soldats allemands qui battaient en retraite.

Les Sopwith sont au bout du rouleau et inaptes au vol sous climat tropical.

Des hydravions au bout du rouleau

Après avoir rassemblé un nombre suffisant de bâtiments pour contenir et éventuellement détruire le *Königsberg*, l'Amirauté décréta officiellement un blocus le 1er mars 1915. Cette mesure autorisait la Royal Navy à arraisonner tout navire de tout pays, même neutre, pour vérifier qu'il ne transportait pas du ravitaillement pour les Allemands. En même temps, un plan avait été dressé pour faire surveiller les mouvements du croiseur par deux hydravions Sopwith 807 déclassés (n° 920 et 921). Ils furent expédiés du Royaume-Uni à Bombay sur le SS *Persia*, accompagnés par le *Flight Commander* John Tulloch Cull et le *Flight Sub-Lieutenant* Harold Watkins, ainsi que par dix-huit aviateurs. Ces hydravions, plutôt fragiles, livrés au Royal Naval Air Service en juin 1914, étaient au bout du rouleau et inaptes au vol sous climat tropical.

Aviateurs et machines furent acheminés jusqu'au *Kinfauns Castle* qui attendait leur arrivée et le *Midshipman* Gallehawk fut affecté à ce qui devint le nouveau N° 4 *Squadron*, Royal Naval Air Service. Pleins d'enthousiasme, les aviateurs s'installèrent en février 1915 sur l'île de Niororo. Ils n'allaient cependant pas tarder à déchanter.

Les 100 ch de leur moteur rotatif monosoupape furent bien souvent insuffisants pour arracher les machines de la surface de l'eau et elles refusaient systématiquement de décoller avec un pilote, un observateur, le plein d'essence et 60 kg de bombes de petit calibre. Quatre jours de tâtonnements, à décoller à différents poids en charge, avec divers réglages de la richesse et un bricolage pour améliorer le refroidissement du moteur, permirent de déterminer que, avec beaucoup de chance, les hydravions pouvaient décoller avec deux hommes et du carburant pour une heure de vol. Sans compter que les engins rejetaient toute idée de voler plus haut que 1 500 pieds (930 m), il n'était plus question de bombarder le *Königsberg* tant que des avions mieux adaptés n'avaient pas été livrés. Pour tout arranger, les flotteurs avaient tendance à se plier lors de l'amerrissage, envoyant hommes et machine cul par-dessus tête. Cet incident se produisait quand l'air contenu dans les flotteurs se condensait au contact de l'eau dont la température était relativement fraîche, entraînant une déformation du métal.

Cull décrivit un départ en mission typique : « *D'abord, les machines étaient hissées hors du navire ou poussées dans l'eau depuis la plage, puis le "passager" tounait l'hélice en se tenant debout sur un flotteur avant de se jeter précipitemment dans l'eau quand elle était lancée.* » Comme les requins patrouillaient régulièrement dans le secteur, une nage rapide jusqu'au canot était fortement recommandée.

Un des Sopwith est abattu

Pour remplacer les Sopwith 807, trois Short Type 65 (n° 120 à 122) arrivèrent le 23 avril 1915 à bord du HMS *Laconia*. En ouvrant les caisses, les hommes constatèrent qu'ils ne valaient guère mieux que les Sopwith 807. Les appareils, dont les moteurs étaient entièrement à réviser, avaient servi à bord du HMS *Engadine* et le 120 avait pris part au raid contre les hangars de Zeppelin à Cuxhaven le jour de Noël 1914. Cependant, une fois les révisions effectuées, ils s'avérèrent être nettement supérieurs aux Sopwith et Cull brûlait d'impatience de les utiliser d'une manière efficace. Malheureusement, sa joie fut de courte durée et seuls quelques vols purent être entrepris de temps à autre jusqu'à ce que quatre nouveaux avions, plus modernes, arrivent début juillet.

Toutefois, entre-temps l'un des Sopwith fut abattu. Le *Flight Lieutenant* Harry Watkins eut le gouvernail emporté par le tir d'une mitrailleuse et s'écrasa dans le fleuve. Les deux hommes s'en sortirent avec de multiples contusions et l'avion fut gravement endommagé. Cull décolla immédiatement avec l'autre Sopwith et repéra Watkins et son observateur sur une rive du fleuve qui n'était pas gardée par les Allemands et il put se poser. Les deux hommes s'accrochèrent aux flotteurs et Cull manœuvra à la rencontre des navires *Fly* et *Childers* qui recueillirent les infortunés aviateurs. Le lendemain, l'épave, qui flottait toujours, fut récupérée, mais elle ne servit plus que de réserve de pièces détachées.

Le HMS *Laurentic* déchargea deux Caudron G.3 (dont le n° 3268) à moteur rotatif Gnôme de 80 ch et deux Henry Farman F.22 (n° 3618 et 3619) à moteur en ligne Canton-Uné de 140 ch. Ces deux derniers appa-

reils étaient équipés de roues et, ainsi débarrassés de la surcharge pondérale des flotteurs, ils se révélèrent beaucoup mieux adaptés aux conditions locales. Des renforts, parmi lesquels le *Squadron Commander* Robert Gordon, les accompagnaient.

L'île Mafia, près de l'embouchure du delta, était désormais occupée par des détachements du 1st *King's African Rifles* et du 101st *Grenadiers (Indian Army)* et un camp d'aviation y fut rapidement installé. Une fois les avions remontés, les reconnaissances régulières reprirent. Cependant, un Caudron G.3 s'écrasa au cours de son premier vol à la suite d'une panne de moteur et l'un des membres de l'équipage fut tué.

En raison des performances limitées des avions et de la puissance des défenses anti-aériennes, le survol du *Königsberg* présentait un caractère hasardeux. Le 25 avril 1915 à 9h30, le *Flight Commander* Cull et l'*Air Mechanic* Harry Boggis décollèrent à bord d'un Caudron et montèrent bien difficilement jusqu'à 1 200 pieds (600 m). Déçu de ne pas pouvoir voler plus haut, Cull mit le cap sur le delta du Rufiji. En survolant le côté nord de l'embouchure du fleuve, ils furent pris sous le feu de fusils et de mitrailleuses, qui les suivirent tout au long de leur progression vers l'intérieur des terres. Tout à coup surgit le *Königsberg*, à l'emplacement exact où on l'avait trouvé au mois de décembre.

Cull nota que « *le bâtiment semblait avoir été récemment repeint, une petite fumée montait tranquillement d'une cheminée et il paraissait propre comme un sou neuf.* » Cull prit quelques clichés du croiseur avec son appareil photo personnel d'une altitude de 700 pieds (210 m). Au moment où le Caudron fit demi-tour, le *Königsberg* ouvrit le feu avec ses mitrailleuses et ses « pom-pom ». « *Pour un tir de réglage, il se montrèrent drôlement précis,* ajouta Cull. *Des obus éclatèrent juste derrière nous, mais bientôt nous fûmes hors de portée.* »

Il faut repartir à zéro

Au début du mois de juillet 1915, la Royal Navy était prête à passer à la phase de destruction du *Königsberg*. Deux canonnières armées de canons de 6 pouces (env. 150 mm), les HMS *Mersey* et *Severn*, firent une première tentative le 6 juillet. Elles franchirent la barre au confluent avec la rivière Kutani et, sous le tir des canons et des mitrailleuses ennemis, elles remontèrent le fleuve sur plus de six kilomètres.

Les deux derniers avions décollèrent à 5h30. Le Caudron, piloté par le *Flight Sub-Lieutenant* Harold Watkins, lança quelques bombes sur les positions ennemies sur les berges du fleuve. Le Farman, piloté par le *Flight Commander* John Cull, avec le *Flight Sub-Lieutenant* Harwood comme observateur, était chargé de régler le tir des bâtiments britanniques. Les deux avions se relayèrent toute la journée et, après 15 heures de vol chacun, ils durent cesser toute activité pour subir une révision générale.

Grâce au soutien des avions, les canonnières avaient pu régler leur tir et éviter la plupart des projectiles allemands. Afin de profiter de la marée, elles rompirent l'engagement en milieu d'après-midi et regagnèrent la haute mer vers 16h30. Les équipages furent déçus d'apprendre que seulement 85 obus sur les 635 qu'ils avaient tirés avaient mis au but. Le *Königsberg* était loin d'être hors d'état de nuire et il avait même placé un coup direct sur la tourelle avant du *Mersey*, tuant quatre hommes et en blessant quatre autres, dont deux mortellement.

Après 15 heures de vol dans la journée, les avions durent être entièrement révisés.

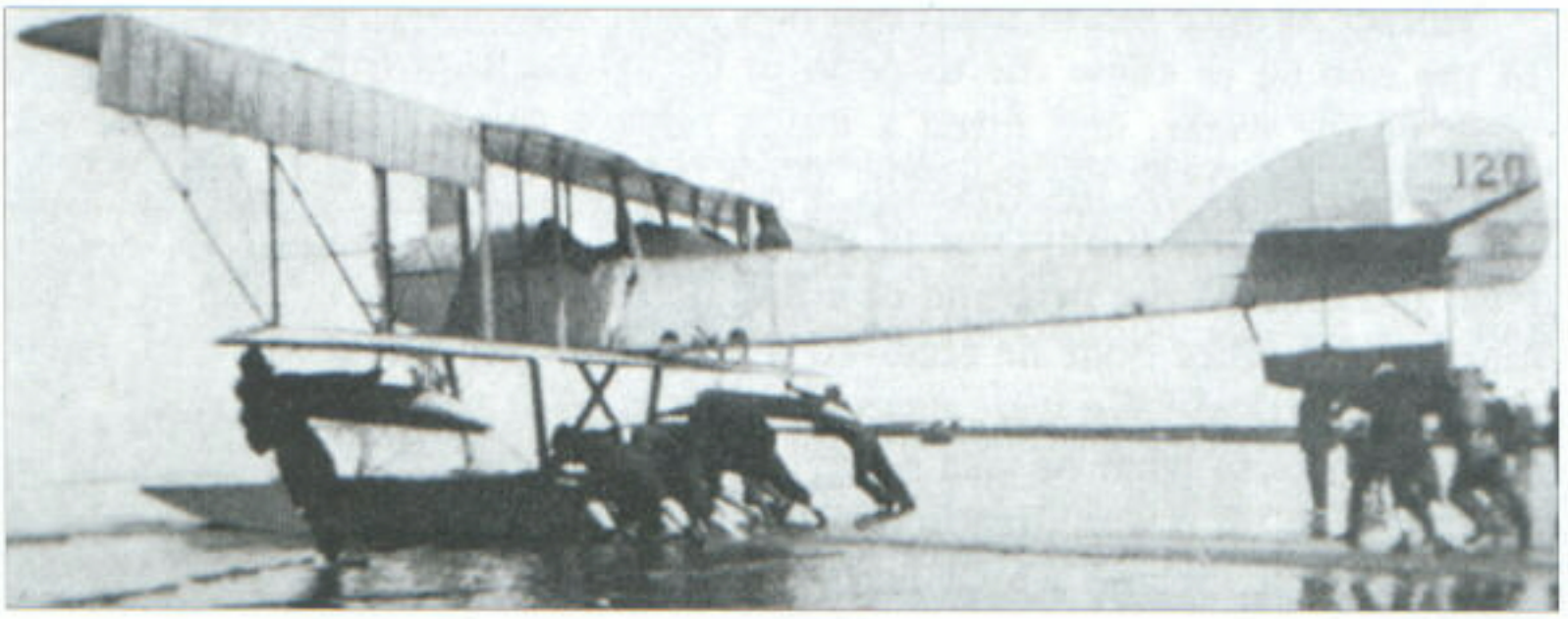
Il fallait donc repartir à zéro.

Pour Cull, les tirs allemands « *manifestement réglés depuis la côte, étaient excellents et les canonnières furent continuellement encadrées, probablement même touchés à plusieurs reprises car les éclaboussures des salves les cachèrent souvent à nos yeux* ». En fait, aucun obus ne tomba à moins de dix mètres, mais à bord des canonnières la tension était palpable.

La fin du *Königsberg*

Le lendemain, 7 juillet 1915, le *Squadron Leader* Robert Gordon survola le croiseur allemand et nota « *qu'un canon de 105 avait été arraché de son affût et, bien qu'ayant subi de nombreux dégâts superficiels, il était encore loin d'être détruit* ».

Réparations et maintenance sur les avions et les canon-



Le Short Type 65 « Folder » n° 120.
Cet appareil, qui avait un passé glorieux derrière lui, fut peu utilisé pour des raisons techniques.

Un des Caudron G.3, que vient de débarquer le HMS *Laurentic*, est sorti de sa caisse pour être assemblé.

nières retardèrent la tentative suivante jusqu'au 11 juillet. Les deux bâtiments franchirent à nouveau la barre peu avant midi et prirent position à 300 mètres plus près de leur cible que la fois précédente. Cull et Arnold, à bord du dernier Farman F.22, survolaient le *Königsberg* quand la canonnade reprit vers 12h30. À la huitième salve, les artilleurs britanniques avaient réglé leur tir et les obus commencèrent à pleuvoir sur le croiseur. Un incendie se déclara et il cessa de tirer à 12h52. Le bombardement se poursuivit jusqu'à 14 heures, mais le bâtiment n'était plus qu'une épave éventrée par des explosions internes. Les canonnières cessèrent le feu à leur tour et se dirigèrent vers l'embouchure du fleuve pour mitrailler les positions allemandes sur les rives.

Le pilote patrouilla jusqu'à l'envoi de son dernier message : « *cible détruite* ».

Le F.22 fut touché par des balles de mitrailleuse en survolant le *Königsberg*, mais son équipage décida de poursuivre l'envoi de messages aussi longtemps qu'il le pourrait alors que l'avion perdait progressivement de l'altitude. À 12h49, le *Mersey* reçut un message de Cull : « *Sommes touchés. Envoyez canot* ». Un obus du *Königsberg* explosa près du moteur qui s'arrêta net. L'appareil se mit à descendre rapidement.

« *Je commençai à planer vers le* Mersey, rapporta Cull, *et mon observateur continuait à transmettre les corrections de tir par radio. La dernière fois que nous aperçûmes le* Königsberg, *il venait d'être atteint à plusieurs reprises. Notre amerrissage a été très lent, mais en touchant l'eau l'appareil s'est retourné. Mon observateur fut projeté par dessus ma tête. J'avais oublié de détacher mes sangles et je commençai à couler avec l'appareil. Mes pieds aussi étaient coincés et j'eus beaucoup de mal à me libérer, laissant mes bottes et les jambes de mon pantalon dans l'affaire* ».

Les deux hommes furent recueillis par une chaloupe du *Mersey* et l'épave du F.22 fut sabordée avec une charge d'une demi-livre de poudre. La rélève fut assurée par le Caudron G.3 piloté par le *Flight Sub-Lieutenant* Watkins, qui patrouilla jusqu'à l'envoi de son dernier message à 14h20 : « *cible détruite* ».

Il était temps que les opérations contre le *Königsberg* prennent fin, car le lendemain, 8 juillet, le dernier avion, le Caudron G.3, se posa dans un marécage. Le pilote fut éjecté, mais l'observateur « *avait été culbuté et tentait de détacher son harnais avec la tête dans la boue. Ses cris étouffés finirent par attirer l'attention et il en fut quitte pour une bonne frayeur qu'une bouteille de champagne dissipa* ». Le Caudron fut récupéré et réparé. Le 12 juillet, les trois Short 65 furent incendiés parce que personne ne voyait l'utilité de s'en encombrer jusqu'au Royaume Uni.

Trois semaines plus tard, Cull à bord du G.3 réparé survola une dernière fois le *Königsberg* et obtint la confirmation que le croiseur avait été réduit à l'état d'épave. Il reposait dans la boue avec une gite de 15° sur tribord et quelques-uns de ses canons gisaient dans l'eau. Cependant, une barge, amarrée à couple, était en train de récupérer les canons encore en état de fonctionner. Ceux-ci furent montés sur des chariots et utilisés par l'armée du général Paul von Lettow-Vorbeck pour le reste de la guerre. Par une curieuse ironie du sort, les canons du HMS *Pegasus* connurent un sort identique et ces deux navires poursuivirent ainsi la guerre longtemps après avoir été coulés !

Les problèmes rencontrés lors des missions sont symptomatiques de la situation générale dans laquelle se trouvait l'aviation militaire au début de l'année 1915. La puissance des moteurs de l'époque était tout juste suffisante pour les opérations dans l'air dense et frais de l'hémisphère nord, mais elle était totalement inadéquate dans les régions équatoriales. La mise en œuvre d'avions militaires dans de telles conditions constituait une entreprise aléatoire et leurs succès n'ont reposé que sur l'habileté et la motivation des équipages et des mécaniciens.

Épilogue

Cull, Arnold et Gordon reçurent le DSO pour leur action. Selon sa citation, Robert Gordon fut décoré « *pour son travail inlassable et les gros risques qu'il encourut lors de ses missions d'observation et de reconnaissance du* Königsberg ». D'autres participants à l'opération, les *Flight Sub-Lieutenants* Vivian G. Blackburn et Harold Watkins, l'*Assistant Paymaster* Harold C. Badger (HMS *Hyacinth*), l'*Acting Lieutenant* Alan G. Bishop, qui s'était porté volontaire comme observateur aérien, et l'*Air Mechanic* Ebenezer H.A. Boggis, qui avait fait équipe avec Cull le 25 avril, furent mentionnés dans les dépêches (l'équivalent britannique de nos citations).

Sources

The Official History of War, Naval Operations, vol. 2 & 3, par Sir Julian S. Corbett

The Official History of War, Military Operations, vol. 2, par le Lt-Col. Charles Horden

The Official History of Australia in the War, vol. 9, par Arthur W. Jose

CHAVROV
SOUS LE SVASTIKA BLEU

Eino Ritaranta

Le Chavrov Ch-2 est un petit hydravion triplace amphibie propulsé un moteur M-11 de 100 ch, qui a fait son premier vol en novembre 1930. Son objectif est de donner à l'aviation civile soviétique un hydravion peu coûteux et facile à entretenir. De ce fait, sa construction fait appel à des matériaux et procédés bon marché. Ses performances restent modestes, 140 km/h en vitesse de pointe avec une vitesse de croisière de 120 km/h. Mais son autonomie en vol est excellente avec 11 heures grâce à un réservoir de 330 litres et un poids à pleine charge d'une tonne. Il est construit entre 1932 et 1934 à 270 exemplaires, dont 16 en version sanitaire qui peut transporter une ou deux civières à l'air libre. La construction est relancée entre 1939 et 1940 en utilisant des pièces détachées et on estime que 700 avions au total ont été fabriqués. Il est utilisé par les Soviétiques essentiellement dans le domaine civil au sein de l'Aeroflot comme avion d'entraînement, de transport léger, ambulance et avion de surveillance des zones de pêche. Les dernières versions, Ch-2Bis, ont été reconstruites avec un habitacle fermé. Il restera en service jusqu'au milieu des années soixante.

Cet hydravion est arrivé à deux reprises en Finlande. Le 21 septembre 1937, un Ch-2 a atterri en Finlande, près du village de Hautavaara (Suojärvi), non loin de la frontière soviétique; le pilote s'est égaré au cours d'un vol entre Petrozavodsk et Tsalk. L'avion, immatriculé CCCP K8, porte des croix rouges, ce qui laisse entendre que cet avion est un Ch-2S sanitaire. Les deux aviateurs sont longuement questionnés, car les violations de frontières sont plutôt courantes à cette époque et parfois suspectes. Dans le même temps, une équipe du LLv 38 de Sortavala est envoyée sur place pour inspecter la machine. Cependant, l'erreur de navigation étant bien la véritable cause de cet incident, les deux aviateurs sont autorisés à retourner en Union Soviétique à bord de leur avion.

Quelques années plus tard, alors que la Finlande est en guerre contre l'Union Soviétique, le Ch-2 va refaire son apparition dans des circonstances inhabituelles. En août 1942, une patrouille terrestre de reconnaissance soviétique est capturée par les Finlandais. Ces derniers arrivent à « convaincre » l'opérateur-radio féminin qui fait partie de la patrouille d'envoyer un message à leur base : « DEUX OFFICIERS FINLANDAIS CAPTURÉS. ENVOYER AVION LAC SÄPSÄJÄRVI POUR LES RAMENER. » Un rendez-vous est vite arrangé.

Les Soviétiques envoient deux hydravions Ch-2 qui amerrissent sur le lac dans la soirée du 28 août. Les Finlandais referment le piège sur les Soviétiques et après un court échange de tir, les deux avions sont capturés. Pendant l'engagement, les deux pilotes ont été tués, l'un des mécaniciens s'est donné la mort, quant à l'autre il n'a pas été retrouvé, ayant probablement réussi à s'échapper. Un hydravion est endommagé et il doit êttre réparé avant d'être envoyé au LeLv 16 basé à Soloman sur le lac Onega. Le sergent Eero Pakarinen, un pilote confirmé sur hydravion, est dépêché sur place pour convoyer les deux

Les deux hydravions à Tempere, peu après leur capture.
(Collection de l'auteur)

Le AV-187, dernier survivant après la destruction de son « jumeau », vers l'été 1943. (Collection de l'auteur)

appareils. Il convoie le premier avion le 5 septembre et le second le lendemain. Les cocardes finlandaises et les bandes jaunes sont apposées dès leur arrivée. Le 11 septembre, les deux avions sont transférés au dépôt de l'Imavoimat à Tampere (LeV) par les adjudant Sipi Laattala et sergent Pakarinen. Suite à un incident mécanique, les deux hydravions n'arrivent que le lendemain, et à Tampere, ils reçoivent une immatriculation militaire : le CCCP X 217 devenant le AV-186 et le CCCP K 370, le AV-187. Cependant pour une raison inexpliquée, les matricules ne seront pas peints sur les avions.

Le AV-186 est testé par le capitaine Per-Erik Sovelius et le lieutenant Esko Halme le 17 septembre. Le 1er octobre, le capitaine Pekka Kokko le conduit au Ha/LeV, un détachement du dépôt de Tampere, situé à Kuorevesi, d'où il est prévu de mener d'autres essais. Dès son arrivée, il est testé par l'adjudant Eino Juurikas. Deux jours plus tard, le lieutenant Börje Laaksonen et le capitaine ingénieur Erkki Wegelius décident d'aller faire un tour au-dessus d'une ferme près du lac Kolhinselkä. Arrivé à l'endroit prévu, le lieutenant Laaksonen essaie d'amerrir, mais comme les roues sont sorties, l'avion capote au bout de quelques mètres. Les deux pilotes parviennent à s'extraire de la machine et sont recueillis par un caboteur, mais le AV-186 est détruit.

Le 28 septembre 1942, le AV-187 est transféré à un autre dépôt, celui du KLeV 3. Il y est testé par le capitaine Uuno Mäkel et lieutenant Erkki Itävuori qui le trouvent plutôt en mauvais état. L'hiver arrivant, le AV-187 est stocké à Onttola. Il ne revole qu'à partir du mois de mai 1943 et est envoyé sur la base d'hydravions de Sortavala. Le 20 juin, il est renvoyé à Onttola mais doit faire un amerrissage forcé sur le lac Pyhäselkä suite à des ennuis mécaniques. Réparé, son train cède le 30 juin lors de son atterrissage à Onttola et finit sur le ventre. Encore une fois, il est réparé et est remis à l'état-major d'une unité spécialisée dans la guérilla, l'Op/LeR 4. Cependant le mauvais état de la machine provoque toujours autant de problèmes et le capitaine Mäkelä doit faire un autre amerrissage forcé sur le lac Pyhäselkä, suite à une nouvelle défaillance de son moteur, le jour même de sa livraison à l'unité. L'avion sert par la suite essentiellement comme avion de liaison au sein du Er.P4, le plus souvent piloté par le lieutenant-colonel Jussi Sovio, responsable de la mise en place des opérations de guérilla. Au début de septembre 1944, le AV-187 se trouve à Rissala. Il est envoyé le 13 septembre à Mikkeli pour y être stocké. Ce sera son dernier vol et il sera ferraillé l'année suivante.

Chavrov Ch-2S
Hautavaara (Suojärvi), Finlande
21 septembre 1937.

© P-A. Tiley, 2002

REÇU 5 SUR 5

Des Breguet à la croix de Lorraine

Quelques observations suite à l'article « Les Breguet au Combat », paru dans le numéro 26 : au moins deux pilotes de Breguet, cités dans l'article, combattirent au sein des forces aériennes françaises libres. Ce sont, dans l'ordre de leur passage en « dissidence », le sergent Nevraumont, du GBA I/51, et Maurice Claisse, le pilote d'essai de chez Breguet.

Jean Nevraumont, né en juillet 1918 dans les Vosges, fut abattu deux fois en juin 1940. Il fut affecté par la suite en Syrie où, favorable à la France libre, il fut étroitement surveillé. Ce qui ne l'empêcha pas de rejoindre Haïffa, en Palestine, le 11 février 1941, aux commandes d'un Potez 63.11. Il participa aux combats avec le 73 *Squadron* dès juin 1941 puis fut affecté au GC 1 *Alsace* à sa création. Il fut tué au cours d'une mission de liaison sur Potez 63.11 le 22 avril 1942.

Maurice Claisse, né en 1905, ingénieur de l'école supérieure de l'aéronautique, fut pilote d'essais chez Breguet dès 1931. Chef pilote en 1937, il s'occupa plus particulièrement des essais du Breguet 690. Après l'armistice, il s'évada de France et rejoignit la Grande Bretagne en mai 1941 après un voyage mouvementé et périlleux à travers l'Espagne. Il fut affecté en opération dans la Royal Air Force au 66 *Squadron* dès août 1941. Un an plus tard, toujours au 66, il participa à l'opération « Jubilee », le débarquement de Dieppe le 19 août 1942. Son tour d'opérations terminé, il fut affecté comme pilote d'essais au RAE de Farnborough en septembre 1942. Il demanda à repartir au combat et rejoignit le 219 *Squadron* de chasse de nuit sur Mosquito en janvier 1944. Compagnon de la Libération il est décédé en septembre 1986.

Un troisième pilote des FAFL effectua, semble-t-il, la campagne de France dans l'aviation d'assaut sans qu'il soit possible, dans l'état actuel des archives de préciser dans quelle unité. Il s'agit de l'adjudant Auguste Guillou, né en janvier 1914, disparu au 73 *Squadron* le 2 juin 1941 au large de la Crète. Il était compagnon de la Libération.

Un autre pilote cité dans l'article, le sous-lieutenant Gaston Baugnies de Saint-Marceaux, descendu par la chasse le 5 juin 1940, fut affecté par la suite au régiment de chasse *Normandie* sur le front de l'Est en janvier 1944. Né en août 1914, ancien élève de l'école de l'air, il termina sa carrière comme général. Il est décédé en 1986.

Yves R. Morieult (Metz)

Les pertes du III/6

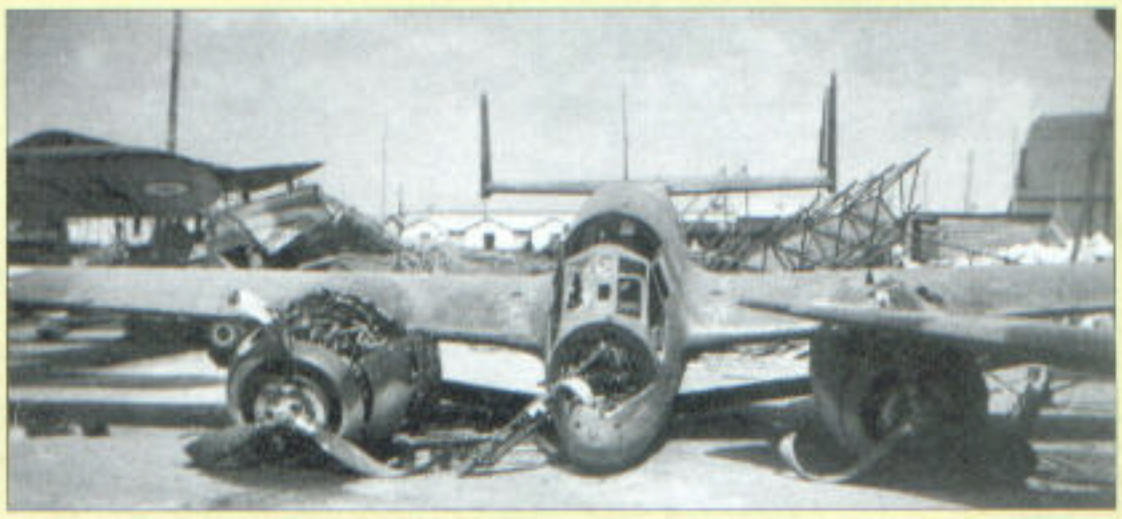
Comme nous l'a fait remarquer M. B. Gomez (Egry, Loiret), le tableau des pertes à l'ennemi du GC III/6 publié page 68 du n° 26 est à la fois faux et incomplet. Il convient de retirer le S/C Ravily, tué accidentellement, et d'ajouter les Lt Steunou et Sgt Savinel, tués le 23 juin 1941. Le Lt Rivory n'a pas été tué, mais fait prisonnier, tout comme le Sgt Pimont.

On nous aurait menti ?

Je vous envoie la légende du Breguet 693 page 24 d'Aéro-Journal n° 26. Il ne s'agit pas de l'appareil de l'équipage Nicot/Izern, mais de celui du sergent Mitifeux et de l'adjudant Damiet, posé près de Nogentel (Aisne) le 8 juin 1940, après avoir été touché par la flak.
Charles Damiet, mitrailleur, a eu un bras arraché, il est décédé quelques heures après. Ce Breguet était bien à la 51ème escadre. Dans le livre de J. et P. Martin, l'avion portait le n° 1017.

B. Philippe (Villers-Cotterêts, Aisne)

Nous pensions tenir l'identification de bonne source. Merci pour cette rectification. En effet, il portait bien le n° 1017, ainsi que mentionné dans notre tableau en page 31. Nous publions ci-dessus une autre photo de cet appareil, abandonné sur place comme irréparable.
Ci-dessous, une photo qui nous a été adressée par Chris Goss, représentant une épave de Breguet 693 sur un aérodrome non identifié.



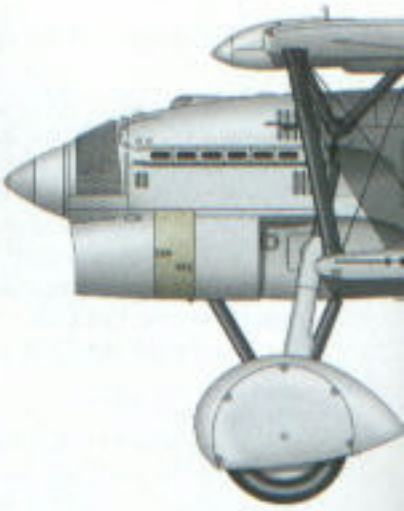
Soyons réglos !

Dans le n° 25, j'ai apprécié particulièrement l'article concernant le GC 2/6. Connaissant le souci du détail qui fait la spécificité de votre revue, je voudrais me permettre d'y apporter quelques informations complémentaires et de rectifier quelques inexactitudes, ayant commandé la 2ème escadrille (SPA 124) de ce groupe pendant la période considérée.
Le GC 2/6 a été créé administrativement le 1er août 1944. Les escadrilles se sont constituées tout au cours du mois d'août. Ce fut terminé le 26 pour la 2ème (SPA 124) et quelques jours plus tard pour la 1ère (SPA 26).
C'est le 15 décembre qu'a eu lieu pour la 124 le passage de La Réghaïa au Vallon, et le 22 pour la 26, avec une importante casse à l'arrivée en raison des mauvaises conditions météo.
Le pilote abattu le 13 avril 1945 est le sergent Brenot et non Bredot.
En ce qui concerne mon avion, le n° 1 (matricule 44936), le nom de baptême inscrit au-dessus des pipes d'échappement n'est pas « Rigolo », mais « Reguleur ». Je l'avais appelé ainsi pour braver le sort, en souvenir des fréquents incidents de fonctionnement du moteur, dûs au régulateur, sur les P-39N qui avaient équipé le GC 3/6, où j'avais été précédemment affecté.
Le n° 2 (Mle 43871), en page 71, était celui de mon second, le lieutenant Torillec, décédé le 12 août 1945 au Djebel Zerhoun (Maroc) au cours d'un convoyage, de Casa à Salon, des nouveaux P-63 Kingcobra affectés au 2/6.

Pour la petite histoire, ce sont les pilotes de P-39Q de mon escadrille qui ont eu l'honneur d'ouvrir, sur les Champs-Élysées, le défilé de la victoire, le 18 juin 1945.

Colonel O. Labussière (Dijon, Côte-d'Or)

Nakajima E8N2 « Dave »
Embarqué sur le croiseur auxiliaire allemand *Orion* dans l'océan Indien (vers 1942/43).
Le *serial* britannique est bien évidemment faux.



Messerschmitt Bf 109G-2 (WNr 14513)
5./JG 3
Capturé à Gostyanko le 19 mars 1943.

Polikarpov I-153
Capturé à Kerimäki le 25 juin 1941.
Sera immatriculé VH-19 puis IT-19

Brewster B-339C ou D
Ancien appareil de la Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger Luchtvaart, récupéré par le centre d'essais en vol de l'armée Impériale japonaise à Andir (Java), 1942.

Fieseler Fi 156C (BM+PL, WNr 110232)
Posé à Katusa (Suède), le 4 avril 1945.
Servira encore une dizaine d'années à l'escadrille F11 de Nyköping en tant que S 14B avec le numéro de série Fv 3826.

Arad
Cap
l'arm
Cen

Under new management (pt.2)

Changement de propriétaire (II)

Fiat CR.32bis
Annexé en même temps que l'Autriche,
en septembre 1938.

Polikarpov I-16 Type 29
Capturé en juillet 1941.

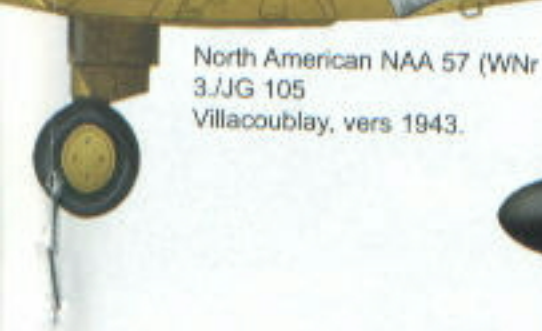
Bücker Bü 181B Bestmann
Probablement le TP+WC (WNr 021/0141)
réfugié à Oberriet le 26 avril 1945.

Polikarpov I-153
Jagdfliegerschule 3
Vienne-Schwechat, 1942.

Fairey Battle TT 1 (V1222)
Posé par erreur à Tramore (Eire),
le 2 avril 1941.

Messerschmitt Bf 109E-1 (WNr 3247)
Posé à St Dizier le 30 mai 1940 par l'*Unteroffizier*
Rudolf Hager (I./JG 76)
Convoyé au CEAM à Orléans par le capitaine
Constantin Rozanoff.

Focke-Wulf Fw 190A
Capturé à Gerbini (Sicile) en août 1943
85th *Fighter Squadron*.



North American NAA 57 (WNr 159)
3./JG 105
Villacoublay, vers 1943.

o Ar 95B
uré à Leck en mai 1945 et cédé à
ée de l'Air par la RAF.
re d'instruction de Cognac, 1948.

Yakovlev Yak-9
Avion posé en Italie par un déserteur bulgare
Wing Commander J.A. Storrar, 239 *Wing*
Italie, 1946.

© P.-A. Tilley, 2002

SAME PLAYER SHOOTS AGAIN !

Le Bell RP-63 "Pinball"

Dans la philosophie aérienne américaine de la fin des années trente, le bombardier tient une place importante, pour ne pas dire privilégiée. Le développement des B-17 et B-24 en est le résultat direct. Ces bombardiers qui sont destinés à voler loin à l'intérieur du territoire ennemi sans couverture de chasse, ne peuvent compter que sur leurs mitrailleurs pour assurer leur défense. Ainsi, le nombre de mitrailleuses et de mitrailleurs ne cesse d'augmenter, de même que le calibre des armes, puisque les premières mitrailleuses lourdes dérivées de la fameuse 0.50 commencent à faire leur apparition.

Avoir de nombreuses armes a un effet rassurant; cependant, si les mitrailleurs ne savent pas s'en servir, elles n'auront bientôt qu'un rôle dissuasif et n'empêcheront pas les chasseurs aguerris d'aller jusqu'au bout. À la fin des années trente, les six écoles de formation des mitrailleurs en sont à un stade à peine plus évolué que celui où elle se trouvaient au début des années vingt. Il

Quelle brillante idée que d'asseoir un pilote dans un avion pour qu'il se fasse tirer dessus par des mitrailleurs à l'entraînement !
Évidemment, l'avion était blindé et les balles friables.
Il n'y avait donc aucun risque.
Tout au moins, en théorie...

Philippe Listemann

Un RP-63C-2-BE (43-11074) en 1946.
(Collection N. Taylor)

faut dire que les crédits alloués jusqu'alors n'ont pas permis la modernisation de l'Army Air Corps, mais l'évolution technique des machines et de l'armement vont changer la donne. Ce n'est qu'avec la décision de développer les forces armées américaines en 1939 qu'un profond changement peut intervenir. Conscients de leur lacune quant à la formation des mitrailleurs, les responsables de l'USAAC envoient une équipe d'observateurs en Grande-Bretagne pour y analyser l'instruction des mitrailleurs qui a pu bénéficier de surcroît de l'expérience acquise au cours des premiers mois de guerre.
À son retour, la mission fait les recommandations suivantes :
– envoyer des observateurs en Grande-Bretagne pour suivre l'évolution du combat aérien et transmettre aux responsables les remarques pertinentes en vue de modifier le programme d'entraînement et de le faire « coller » à la réalité le plus vite possible;

– donner la possibilité aux élèves de tirer sur des cibles volantes;
– détacher un type de chasseur aux écoles de tirs pour simuler des attaques sur des mitrailleurs tirant avec des caméras;
– mieux former les instructeurs.

Les écoles ayant besoin de vastes espaces, les nouvelles sont créées dans les endroits assez reculés des États-Unis où la météo est bonne une grande partie de l'année. La première d'entre elles est activée en juin 1941 à Las Vegas, Nevada. Cependant, le développement est lent et elle n'a pas encore eu l'occasion de commencer la phase pratique de la formation des mitrailleurs au moment où les Japonais attaquent Pearl Harbor, d'autant que les trois premières classes ne doivent former que des instructeurs. Avec l'entrée en guerre des États-Unis, les choses vont s'accélérer. Rapidement, Las Vegas est capable d'accueillir une nouvelle classe de 320 élèves par semaine. À la fin de 1942, plus de 10 000 candidats sont passés par Las Vegas et 85% d'entre eux auront reçu leur titre de spécialité.

La deuxième école de mitrailleurs naît à Harlingen, Texas, près de la frontière mexicaine. Si les premiers élèves arrivent en septembre 1941, aucun n'est sorti de l'école en décembre. Là encore, la guerre va avoir un effet accélérateur et la taille de Harlingen ne va cesser de croître au cours de mois qui vont suivre. Prévue au début pour encadrer 600 élèves à la fois, les demandes toujours croissantes de l'AAF font qu'elle va passer à 940 élèves en juillet 1942 et 1 320 en octobre. En avril 1943, la capacité passe à 1 900 élèves. Le cursus suit la même évolution et de cinq semaines il passe à six semaines. Peu après la création de l'école de Harlingen, va suivre celle de Tyndall en Floride qui va connaître un développement spectaculaire elle aussi, passant de 8 000 mitrailleurs formés en 1942 à 39 500 en 1944. En juillet 1942, une école spécialisée dans la formation des instructeurs voit le jour, à Buckingham, Floride, suivie par une autre école de mitrailleurs à Kingman, Arizona, qui ne sera opérationnelle qu'en janvier 1943. Pratiquement au même moment, est créée celle de Laredo au Texas. Laredo deviendra au cours de la guerre une école-pilote où seront testées toutes les innovations en matière d'entraînement et la *Central Gunnery Instructors School* y sera finalement installée. La demande étant toujours plus forte, une dernière école est formée sur des installations déjà existantes, celle de Yuma en Arizona qui est déjà une base d'entraînement avancé pour les pilotes. En novembre 1943, elle est transformée pour permettre la formation des mitrailleurs.

Le deuxième RP-63A-11 (42-69654) baptisé de manière fort appropriée « PinBall, Do Not Tilt ». (USAF Museum)

Fin 1944, les écoles forment l'équivalent de 875 équipages de B-17 par semaine.

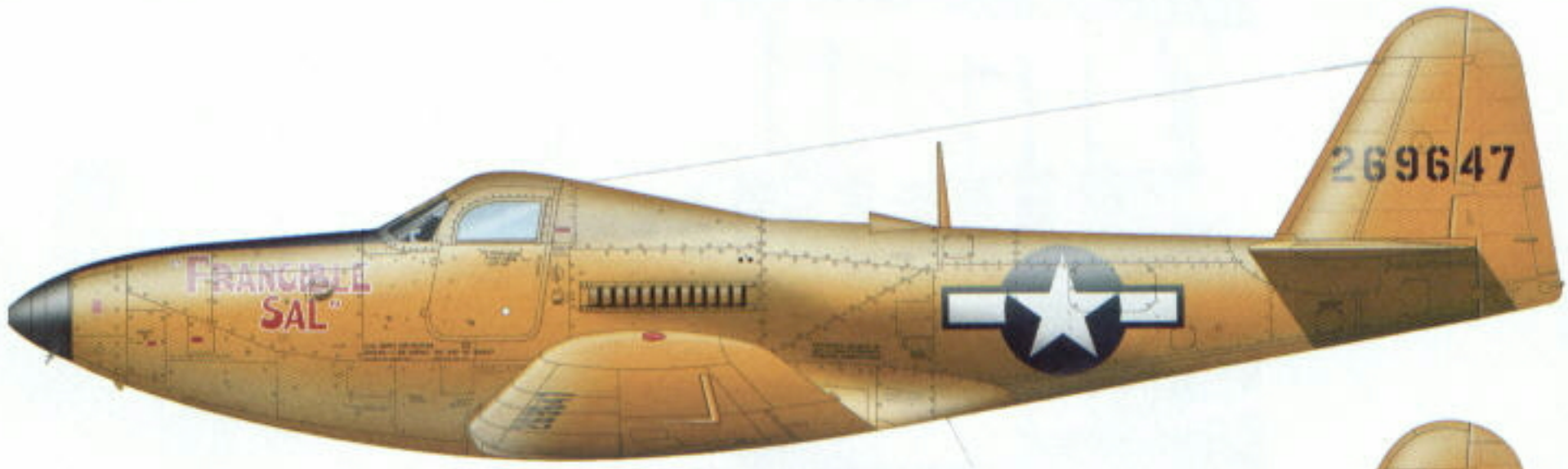
Ces efforts montrent l'importance que l'état major de l'AAF accorde à la formation des mitrailleurs. En octobre 1944, pas moins de 21 5000 mitrailleurs sont déjà sortis de ces écoles. Chaque semaine, 3 500 nouveaux en sortent avec leur qualification en poche, ce qui représente l'effectif théorique de 875 B-17, soit bien plus que les Allemands et Japonais réunis peuvent espérer abattre dans ce même laps de temps...

Peut mieux faire…

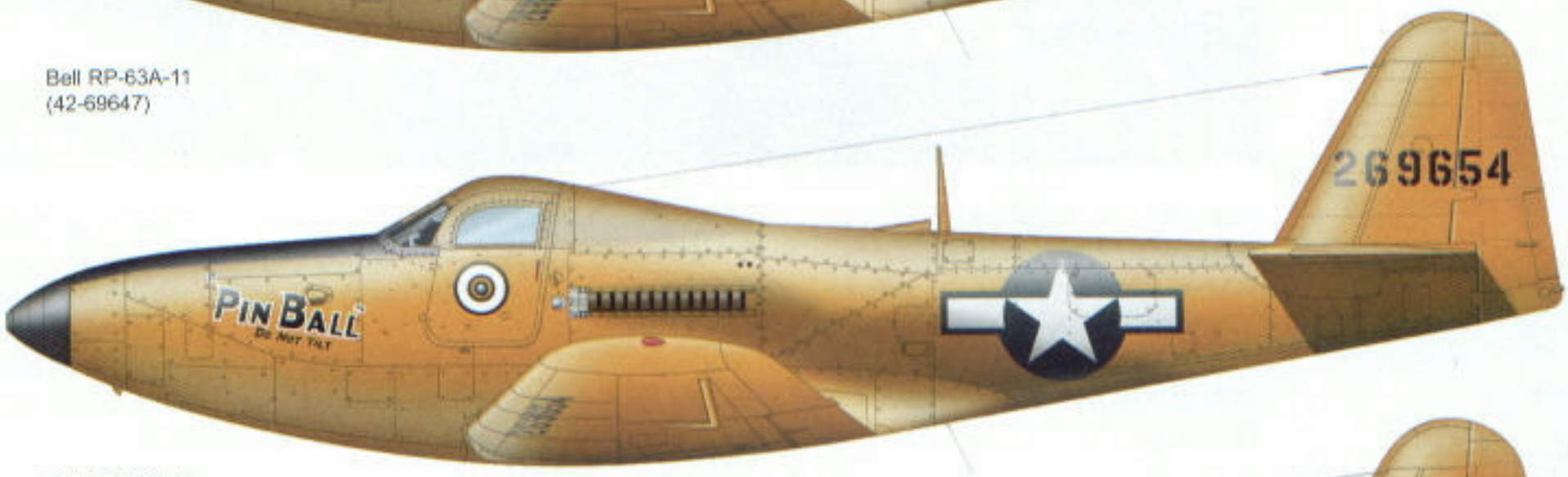
Cependant, si l'AAF parvient à former le nombre de mitrailleurs nécessaire, les rapports de combats montrent que cette instruction reste incomplète et insatisfaisante, voire totalement inefficace. L'entraînement des mitrailleurs a bien évolué depuis 1941, mais la guerre aérienne tout autant. Les avions de l'Axe vont plus vite et les techniques de combat ont changé. Il existe toujours un décalage entre la réalité et ce qui est enseigné dans les écoles de tir. Dans les esprits des Américains, il est nécessaire de rendre plus réaliste l'entraînement des recrues.

Il est par conséquent devenu évident que les élèves doivent tirer sur autre chose que des cibles remorquées par des avions. L'idée de l'avion cible a germé très tôt, dès 1942, mais a été confrontée à deux problèmes, l'un technique, l'autre financier. En 1942, les États-Unis doivent parer au plus pressé et les budgets ne peuvent qu'être consacrés aux programmes urgents palliant les lacunes existantes. L'avion cible ne fait alors pas partie des priorités de l'AAF qui se bat à cette époque avec des avions pas toujours performants qu'il faut remplacer de manière pressante.

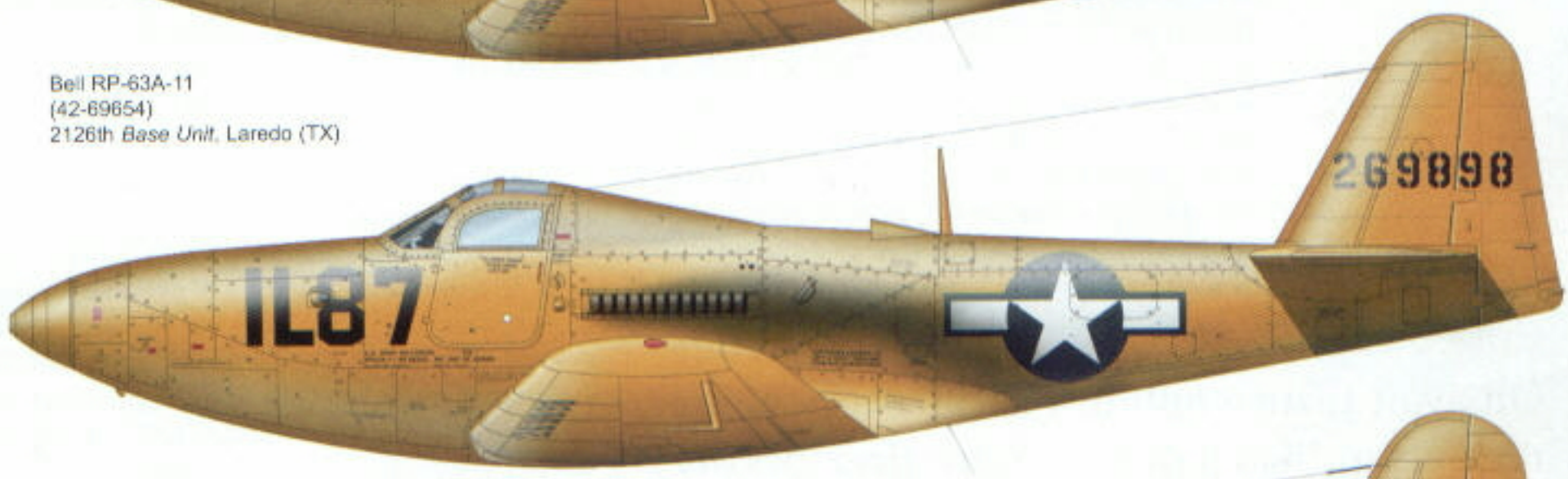
L'autre problème est technique. Il est en effet impensable de faire tirer des élèves avec des balles réelles sur des avions,



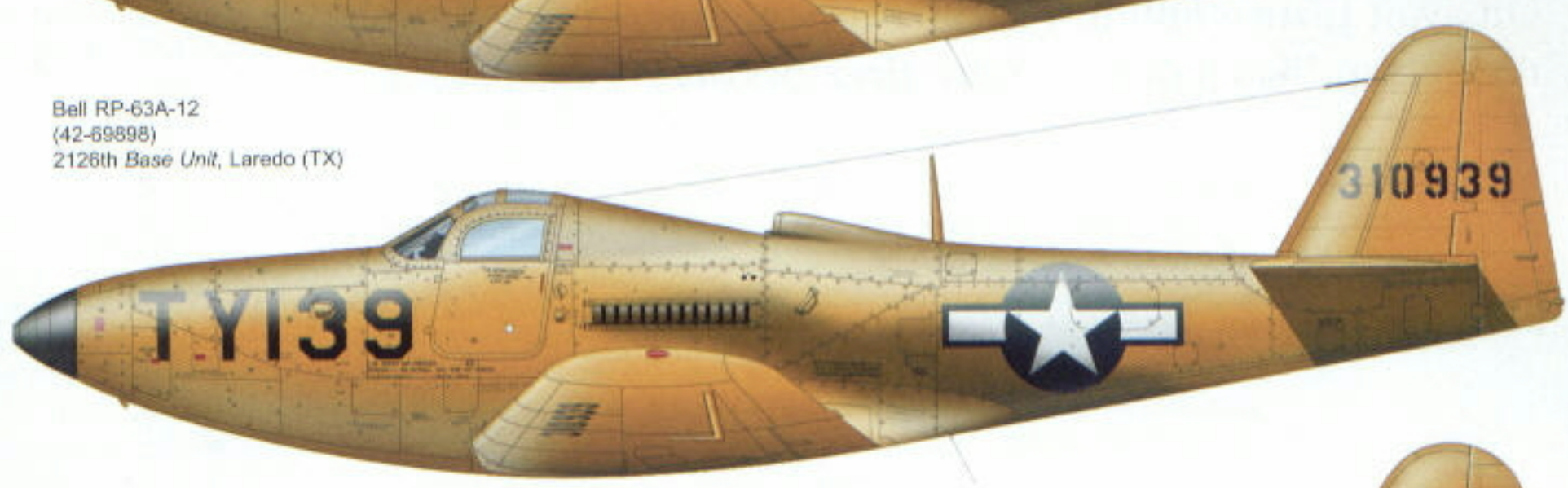
Bell RP-63A-11
(42-69647)



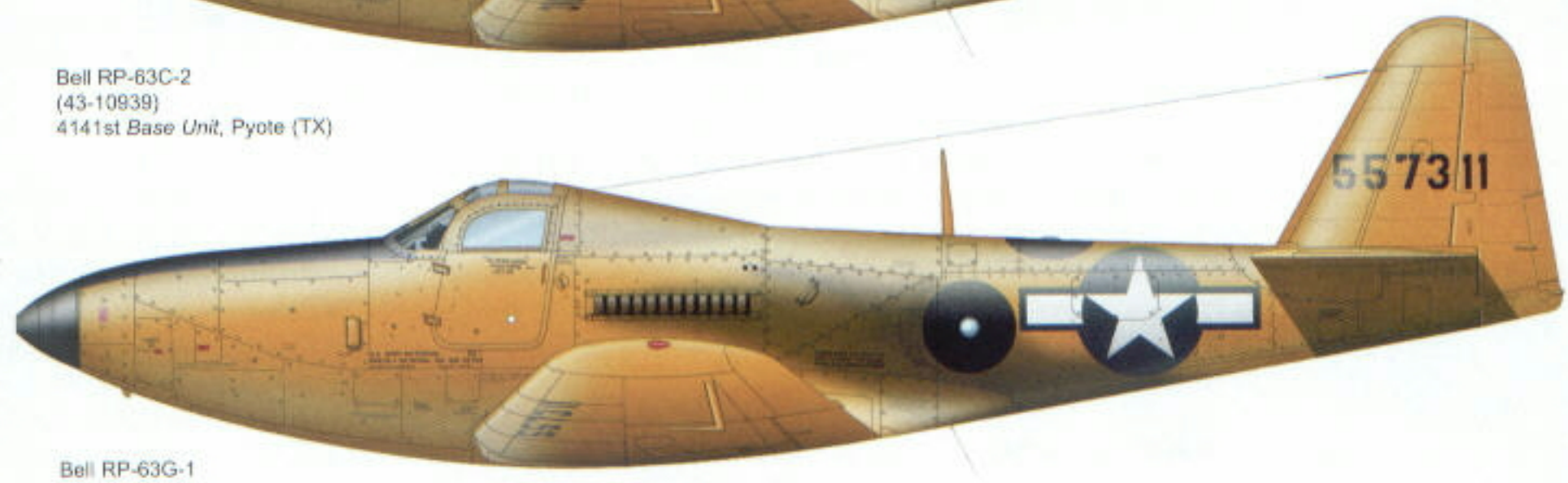
Bell RP-63A-11
(42-69654)
2126th *Base Unit*, Laredo (TX)



Bell RP-63A-12
(42-69698)
2126th *Base Unit*, Laredo (TX)



Bell RP-63C-2
(43-10939)
4141st *Base Unit*, Pyote (TX)



Bell RP-63G-1
(45-57311)

© P.A. Tilley, 2002

RP-63 Pinball

Un RP-63C-2-BE (43-10972) dans une livrée à rayures fort seyante. (Collection N. Taylor)

même très bien protégés par un blindage. La mise au point de munitions adaptées à cet usage semble être la meilleure solution, car il faut donner le maximum de garanties aux pilotes qui vont monter à bord de ces avions cibles et ce, pour des raisons psychologiques évidentes. Le développement de cette balle spéciale va prendre plus de temps que prévu et elle ne sera jamais vraiment au point. Ce n'est qu'en avril 1944 que les premiers contrats sont signés avec la Bakelite Corporation pour fabriquer des munitions expérimentales. Le calibre de 7,62 mm (0.30) est choisi à cause de son pouvoir de pénétration moins important que la 12,7 mm (0.50). Ce calibre associé au matériau choisi semble donner de bonnes garanties car la bakélite a la particularité de se désintégrer au contact de surfaces plus dures. Des armes sont modifiées et testées avec succès. Parallèlement au développement de cette balle, il est indispensable d'installer un système de comptage dans l'avion cible pour quantifier les performances des mitrailleurs. Tirer c'est bien mais s'il n'est pas possible de vérifier l'efficacité du tir, aucune correction et aucune amélioration ne peuvent être apportées. Ce système de comptage est donc aussi important que l'avion et les munitions. Il est mis au point par la société Sperry Gyroscope Company, qui fabrique des tourelles de combat. Le système repose sur des capteurs disposés à l'intérieur des plaques de blindage. Ceux-ci doivent enregistrer les vibrations provoquées par les balles, vibartions qui vont produire un courant électrique alimentant un compteur situé dans la cabine de pilotage. Simultanément, un voyant rouge situé dans le moyeu de l'hélice va s'allumer pour permettre au mitrailleur de constater l'efficacité de son tir et de l'ajuster le cas échéant. C'est cette particularité qui va donner le surnom de « Pinball » (flipper) aux avions cibles.

On avait juste « oublié » de dire aux pilotes d'essais qu'ils allaient se faire tirer dessus !

Le choix de l'avion cible

La dernière étape et non des moindres est le choix de l'avion qui doit servir de cible volante, choix qui s'arrête d'abord sur le Douglas A-20 Havoc, dont un exemplaire modifié (surnommé « Alcald Nag ») est testé fin mai 1944 sur le terrain de Buckingham. Deux vétérans de A-20 ayant combattu dans le Pacifique, les *Captains* Charles T. Everett et J.B. Roan, sont sélectionnés comme pilotes. Il est bon de signaler pour l'anecdote qu'il leur avait été signalé qu'ils allaient tester de nouvelles munitions... mais qu'on avait « oublié » de leur préciser qu'ils allaient se trouver du mauvais côté de la mitrailleuse ! Mais était-ce bien un oubli ?

Pour tranquilliser les pilotes qui se montrent quelque peu perplexes en prenant connaissance de ce « détail », les responsables du programme décident alors de faire un essai au sol. Quelques balles sont tirées à 25 mètres sur le cockpit du A-20 alors qu'il est encore au sol. Les résultats ayant rassuré les pilotes, qui ont pu voir que l'avion n'avait été qu'égratigné par les balles, les tests en vol peuvent alors commencer. Les premiers vols ont lieu avec l'aide d'un YB-40 comme avion accompagnateur. Plusieurs passes sont faites et des coups au but sont notés au compteurs du A-20. L'expérience est renouvelée la même journée avec autant de succès. Le lendemain, une autre série est programmée mais un des moteurs du « Alcald Nag » connait une défaillance technique qui oblige Everett à le stopper. Alourdi par le revêtement blindé, le Havoc perd rapidement de l'altitude et parvient cependant à faire un atterrissage d'urgence sur un terrain secondaire à quelques kilomètres de là. Si cet incident ne remet pas en cause le déroulement des essais, qui se poursuivent après le remplacement du moteur défectueux, le Havoc se montre cependant peu adapté à ce genre de missions. Comme les essais se révèlent très probants, il est donc demandé de trouver un autre type d'avion pour remplacer le A-20.

Un chasseur monomoteur semble *a priori* mieux faire l'affaire puisqu'au milieu de 1944, la Luftwaffe n'utilise plus que des monomoteurs contre les formations de bombardiers. Trois chasseurs américains peuvent servir d'avion cible, le North American P-51, le Republic P-47 et le Bell P-63. En fait, le choix est rapidement fait car les usines de fabrications des P-51 et le P-47 tournent à plein régime et l'AAF verrait d'un mauvais œil que quelques précieuses machines leur soient retirées pour servir d'avions cibles. En revanche, le P-63 peut être disponible assez vite. Non que

Un Bell RP-63C-2-BE (43-10939). On distingue la lampe installée dans le moyeu de l'hélice et qui s'allumait en cas de coup au but.
Cet appareil, comme celui de la page cpposée, avait le *serial* répété sous les ailes, à la mode de la RAF, ce qui n'est pas le cas de celui de la page 40/41 qui porte son « *buzz number* », PL-074.
(USAF Museum, via N. Taylor)

l'usine de Bell ne tourne pas à plein régime, mais c'est une production qui est uniquement destinée à l'exportation dans le cadre du « Prêt-Bail » et que les Soviétiques reçoivent moins de machines, cela ne constitue pas vraiment un cas de conscience pour les responsables de l'AAF, puisque c'est eux qui paient finalement…

C'est au cours du mois de juillet 1944 que la fabrication des premiers RP-63 commence. Ils prennent la dénomination de « R » pour « *restricted from combat* » pour bien montrer leur caractère d'utilisation spéciale. La construction des premières machines (RP-63A-11) présente plus de difficultés que prévu, en particulier la pose des plaques de blindage s'avère assez délicate. Cependant, le premier RP-63 sort d'usine fin août 1944 et vole le 1er septembre. Bien que quelques défauts mineurs soient constatés, Bell Corporation se voit confirmer la commande de 95 RP-63A-12 devant intégrer les modifications indispensables. Dans le même temps, la production en série des munitions en bakélite (T-44) a commencé et les premières boîtes arrivent sur le base de Laredo en décembre. C'est sur cette base qu'ont lieu les premières missions d'entraînement avec les balles spéciales. Les autres RP-63A sont tous en service en mars 1945 et sont plus ou moins équitablement répartis sur les sept bases de formation des mitrailleurs. Ils sont rapidement suivis par 200 RP-63C.

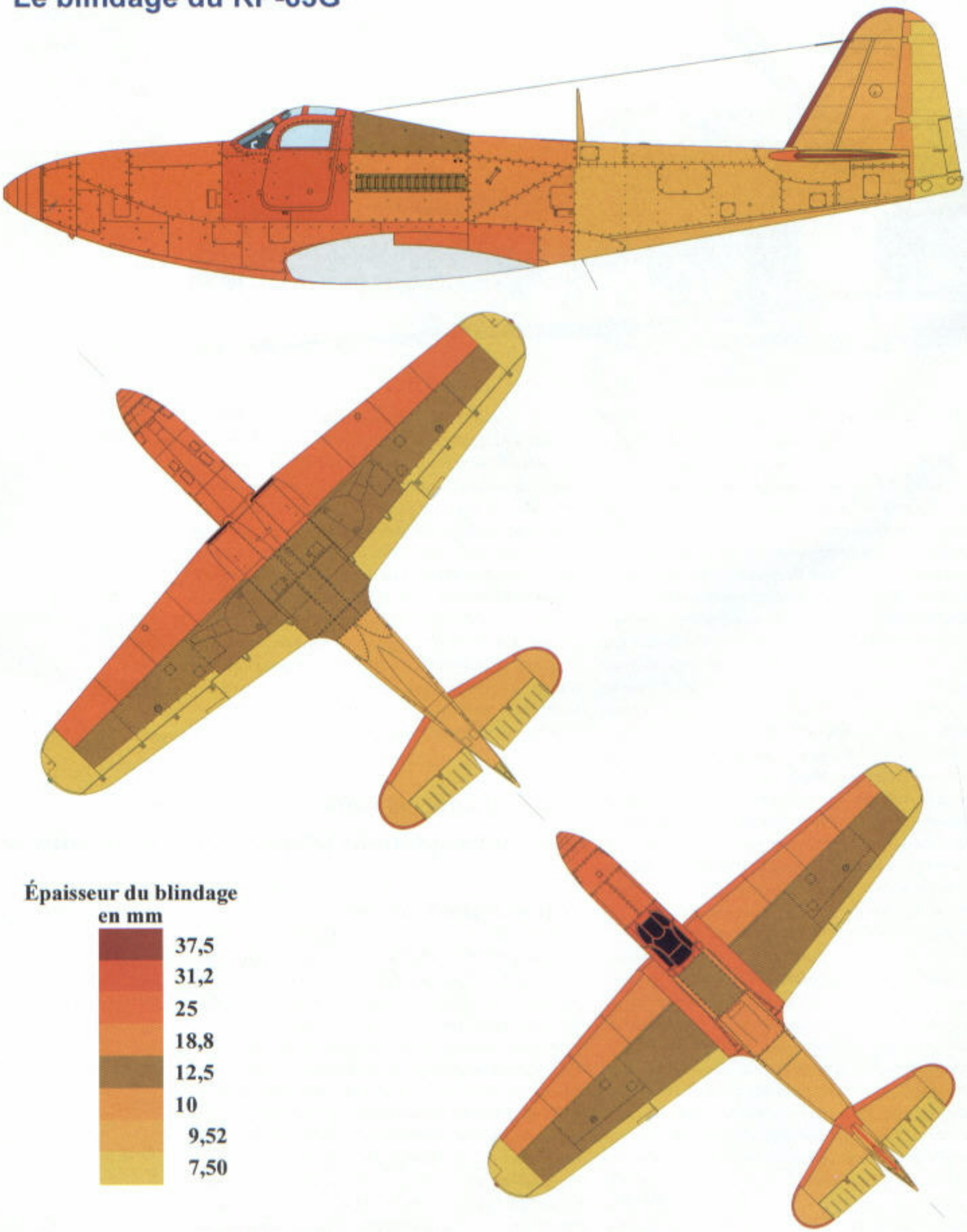
Toutefois, différents problèmes vont créer des doutes quant à la bonne réussite du programme. Tout d'abord, les munitions montrent à l'usage une tendance à se déformer à leur pointe entraînant un enrayage systématique de l'arme. Malgré quelques améliorations, ce problème ne sera jamais totalement éradiqué. De même, la poudre utilisée ne se consumant pas complètement crée des dépôts qui provoquent des enrayages. D'un autre coté, l'indicateur des coups au but s'avère difficile à régler donnant ainsi de faux résultats, parfois trop optimistes au point d'indiquer un « hit » lors d'un atterrissage un peu rude, parfois trop pessimistes au point de ne rien indiquer même lors d'un tir à bout portant ou même encore d'indiquer quelque chose seulement après un bon coup de marteau ! Il est évident que ce système n'est pas tout à fait au point et c'est tout le projet qui est remis en cause. Cependant, aux dires des mitrailleurs, cela représente un net progrès, donnant plus de réalisme à ce qui devrait les attendre. À ces problèmes, s'ajoute vite un autre plus grave. Les RP-63A et C se révèlent assez vulnérables aux tirs des mitrailleurs, surtout au niveau du circuit de refroidissement du moteur Allison. Bien que les coups au but dans cette partie arrière de l'avion ne soient pas fréquents, ils provoquent quelques atterrissages forcés suite à la perte de ce précieux liquide. De plus, les mitrailleurs, pris dans le feu de l'action, ont tendance à continuer à tirer alors que le RP-63 fait son « break » pour dégager, exposant ainsi des parties non protégées de l'avion. Même si les mitrailleurs ont des consignes de tir très strictes, le facteur humain est parfois difficile à contrôler dans certains cas. C'est suite à ces malheureux incidents que le RP-63G doté d'un blindage renforcé est finalement conçu.

Le réalisme est renforcé par la perte de quelques appareils proprement « descendus ».

Les pilotes, les premiers concernés

Si les mitrailleurs sont les premiers bénéficiaires de cette formule, prendre les commandes d'un avion sachant que l'on va se faire tirer dessus n'est pas toujours facile, psychologiquement parlant. Si cette étape apporte bien un réalisme très utile, il faut cependant ajouter que cela reste imparfait puisque les pilotes ont reçu l'instruction de ne faire aucune passe frontale, pour éviter d'exposer les parties vitale du RP-63 aux tirs des mitrailleurs et pour éviter tout risque de collision. Seules les passes arrière sont autorisées, qu'elles soient sur un plan supérieur ou au même niveau que le bombardier. Le dégagement doit être fait à une distance raisonnable, mais laissée à la discrétion du pilote. Cependant, certains pilotes se sont délibérément approchés très près pour justement ressentir ce que cela pouvait faire de recevoir quelques projectiles. Certains l'ont amèrement regretté par la suite et non pas voulu renouveler l'expérience. Le pouvoir de perforation des munitions en bakélite est alors suffisamment fort pour endommager le radiateur

Le blindage du RP-63G

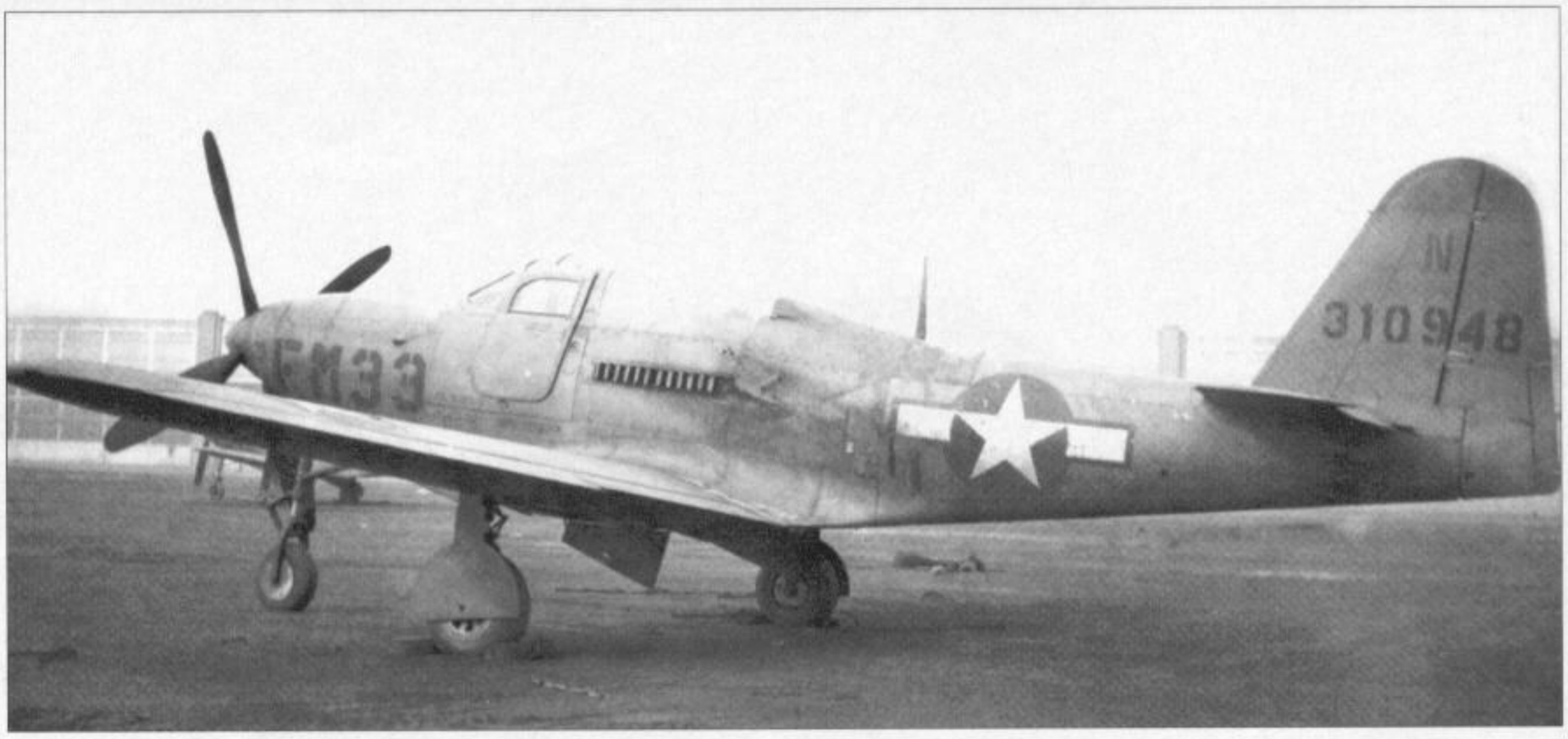


© P-A. Tilley, 2002

Bell RP-63C-2
(43-10972)
2119th *Base Unit*, Naples (FL)

© P-A. Tilley. 2002

RP-63 Pinball



Un autre RP-63C-2-BE (43-10948) photographié à Newark (NJ) en mai 1946. Les codes identifiant les *Base Units* qui opéraient ces appareils ne sont pas connus avec précision. (Collection N. Taylor)

d'huile, entraînant à coup sûr un atterrissage forcé, fissurer les fenêtres blindées, pouvant réduire à néant la visibilité rendant assez périlleux un atterrissage, faire sauter les verrous de fermeture des portes, les laissant ouvertes en provoquant un bruit assourdissant à l'intérieur du cockpit et des turbulences asymétriques non négligeables. Donc un danger réel existe. Mais si les incidents sont nombreux, il n'y aura pas de cas mortels.

Il faut préciser que pour des raisons de sécurité, les équipes de secours sont systématiquement présentes lors du décollage et de l'atterrissage d'un RP-63. Dans le premier cas, c'est en cas de crash, le RP-63 étant un peu poussif au décollage et dans le second cas, c'est en prévision de dégâts non constatés par le pilote qui pourraient devenir fatals lors de l'atterrissage. En fait, en dehors de ces petits inconvénients, pilotes et mécaniciens se plaignent peu du RP-63, sauf sur un point, le manque de refroidissement adéquat du moteur Allison. L'appareil ne disposant pas de ventilateur pour refroidir le moteur au sol, ce dernier a une nette tendance à surchauffer lors de la période de roulage. Ce phénomène devient alors si critique qu'en été les

« Des morceaux de graphite ricochaient dans tous les sens sous mon siège, sous mes pédales. »

avions sont remorqués en bout de piste et ce n'est qu'à cet endroit que le moteur est mis en route. Il est bon de rappeler que l'Arizona, la Floride et le Texas sont des régions où la chaleur en été est vraiment étouffante. En plus, un entretien régulier des bougies, qui ont tendance à s'encrasser, mobilise souvent les mécanos que ce travail finit par irriter à la longue.

Une mission typique

Une fois en vol, le RP-63 entame sa montée à l'altitude de rendez-vous, en général 11 000 pieds (3 350 m), soit un peu plus haut que le bombardier qui vole en général 2 000 pieds plus bas. Le RP-63 n'a plus vraiment la même « pêche » que le P-63 et la montée est assez longue, d'autant qu'il faut éviter la surchauffe du moteur. Une fois rétabli à son altitude, le problème d'identification se pose entre le bombardier et le RP-63. Une méprise aurait des conséquences assez désastreuses pour le RP-63 s'il devait se tromper de bombardier et se faire tirer à balles réelles et de 12,7 de surcroît ! Il est donc convenu que le bombardier une fois le contact visuel établi, lance une fusée de couleur spécifique pour s'identifier. Les passes idéales sur le bombardier se situent à un angle d'attaque compris entre 45° et 55°. C'est normalement à ce moment que beaucoup de pilotes ont une sorte réflexion personnelle assez pertinente, surtout la première fois. C'est le cas de John Aranyos, pilote de chasse ayant complété un tour d'opérations [1] :

« *Une pensée alors me vint à l'esprit : j'avais passé un tour d'opérations sans trop de dommages pour me retrouver ici volontairement comme une cible volante parfaite pour des gamins apprentis-mitrailleurs dont le seul objectif était de devenir un expert à mes dépends. Je me suis dit que j'étais le plus grand imbécile que la terre ait jamais porté* ! »

Continuant à se rapprocher, il est alors à portée de tir du mitrailleur. Il poursuit : « *Je m'attendais à entendre les ricochets des balles sur l'avion. Mais rien se passa. Elles m'avaient loupé ou le mitrailleur n'avait pas tiré. Ma seconde passe a été alors plus précise et mieux coordonnée et une fois de plus, rien ne se passa. Lors de mon dégagement j'ai jeté un coup d'œil sur le compteur d'impacts et surprise ! il avait alors enregistré 14 coups au but, sans que je ne ressente le moindre impact. À partir de ce moment, ce genre de missions perdit son caractère effrayant, jusqu'au moment où un incident me rappela à l'ordre.*

« *À cette occasion, j'avais entamé ma passe un peu plus près que d'habitude et pointai mon avion directement sur le mitrailleur. Soudain l'enfer se déchaîna dans la cabine ! Des morceaux de graphite allaient dans tous les sens ricochant sous mon siège et les pédales de palonnier. Une balle de bakélite était entrée par le trou d'aération de cabine situé dans le fuselage, qui n'était pas prévu pour recevoir un coup direct comme celui-ci. Une fois encore, l'efficace loi de Murphy avait prévalu sur les lois de la chance. Heureusement, le seul dégât à déplorer (à part quelques traces dans mon caleçon) fut un dommage à constater sur une ligne du circuit de refroidissement. Un retour immédiat me permit d'éviter un atterrissage de fortune* ».

Un programme jugé satisfaisant

Les pilotes ont tôt fait de se rendre compte que s'ils veulent ne pas être touchés, le plus simple est de présenter la surface

[1] *Operation Pinball*, Ivan Hickman, Motobooks International, 1990

la plus réduite au mitrailleur et donc d'agir sur le palonnier en s'efforçant de glisser dans le sens de la trajectoire des balles. Cependant, des frictions apparaissent quelquefois entre les pilotes de « Pinball » et les instructeurs à bord des bombardiers qui se plaignent des passes peu convaincantes et peu réalistes faites par les avions cibles. Mais d'autres pilotes de « Pinball » ont une attitude plus provocatrice envers les élèves mitrailleurs. Certains s'approchent parfois au point de voler en formation après une bien piètre performance du mitrailleur pour lui faire comprendre par radio que la distance est peut-être mieux adaptée pour mettre un coup au but ! La réponse du mitrailleur a généralement tôt fait de faire revenir le pilote à la réalité, car à bout portant, les dangers pour l'avion cible sont bien réels. Mis à part ces coups au but un peu particuliers, le taux de réussite ne dépasse pas 15 à 20 pour mille, mais encore faut-il tenir compte de la fiabilité approximative des capteurs. Si les avions endommagés sont nombreux, seuls douze RP-63 seront radiés suite à des missions « Pinball » entre mai et septembre 1945, sans perte humaine. Il semble que ces chiffres aient été acceptés par l'état-major de l'AAF et considérés comme tolérables au point de poursuivre le programme.

En août 1945, les RP-63 sont pleinement opérationnels et quelque 300 avions sont en service dans les écoles de mitrailleurs. La victoire contre le Japon entraîne une réduction drastique des commandes et une démobilisation importante. La plupart des commandes de RP-63G sont résiliées. À cette date, environ 11 000 vols faisant appel à des avions cibles ont été réalisés et 13 millions de balles en bakélite consommées. La formation de mitrailleurs cesse en septembre 1945, bien qu'elle se poursuive à une échelle très réduite pour le futur *Strategic Air Command*, créé officiellement en mars 1946. Quelques RP-63 servent encore au sein du SAC, mais la plupart sont retirés et stockés entre fin 1945 et début 1946. Les derniers RP-63G seront retirés du service vers la fin 1947.

Tilt !

Les essais se poursuivent encore quelque temps. Le 6 septembre 1945, les deux seuls RP-63G en service au sein de l'AAF sont fortement endommagés au cours d'un test avec un YB-40 (42-5924). Ces deux appareils (43-11723 et 11724) sont pilotés ce jour là respectivement par le *1st Lieutenant* Ray J. Smart et le *Captain* Richard E. Freeman. Les pilotes, basés à Laredo, sont des habitués du RP-63 avec de nombreuses heures de vol sur les modèles précédents et sont donc bien rodés à ce type de vol. Ce jour-là, leur mission est de vérifier le bon fonctionnement des nouveaux voyants lumineux montés sur le RP-63G (voir tableau des modèles). Les deux avions menés par le *Captain* Freeman se mettent en position derrière et légèrement au-dessus du YB-40 à environ 300 mètres de ce dernier. Ils doivent se placer de telle sorte que les mitrailleurs puissent ouvrir le feu de la deuxième tourelle dorsale. Environ 600 à 700 coups sont tirés sur chaque avion cible mais aucun des deux pilotes ou des mitrailleurs présents à bord du YB-40 ne s'aperçoit que les deux RP-63 ont été fortement endommagés au niveau de la partie arrière du fuselage et des surfaces mobiles. Le *Technical Sergeant* Arthur G. Becker, observateur à bord du YB-40 précise dans le rapport d'accident :

« *Cette mission faisait partie d'une série de vols conduite*

Ci-dessus :
accident d'un RP-63A-12 de la 3018th *Base Unit* à Kingman (Arizona), le 31 mars 1945.

Ci-dessous :
autre accident, celui d'un avion du même type, piloté par le *1st Lieutenant* William C. Kreuzer de la 3022nd *Base Unit* d'Indiana Springs (Nevada) le 30 juin 1945.
(Photos USAF)

Liste des RP-63 rayés des contrôles

Type	Serial	Date	Mission	Pilote
RP-63A-12	42-69903	08.11.44	test [1]	R. B. Gorrill, Bell Aircraft Corporation
RP-63A-12	42-69945	10.03.45	entraîn.	2/Lt L. Sales, 3036th BU, Yuma, AZ
RP-63C-2	43-11003	16.03.45	transf.	2/Lt A. Tetzlaff, 3021st BU, Las Vegas, NV
RP-63A-12	42-69912	14.05.45	Pinball	2/Lt E.B. Anderson, 2126th BU, Laredo, TX
RP-63C-2	43-11009	17.05.45	test	Capt K. E. Padgett, 555th BU, Love Fld, TX.
RP-63C-2	43-10966	22.05.45	Pinball	2/Lt M.K . Hamilton, 3022nd BU, Indian Springs, NV
RP-63A-12	42-69962	25.05.45	Pinball	2/Lt C.A. Brown, 2119th BU, Naples, FL
RP-63C-2	43-11132	27.05.45	transf.	2/Lt R.A. Barnes (†), 553rd BU, Romulus, Mi
RP-63C-2	43-11111	07.06.45	Pinball	2/Lt R. Rollins Jr., 2135th BU, Tyndall, FL
RP-63C-2	43-11052	18.07.45	Pinball	2nd M.H. Atkinson, 2126th BU, Laredo , TX
RP-63A-12	42-69897	25.07.45	test	2/Lt K. Jarmolow, 2119th BU, Naples, FL
RP-63C-2	43-11128	04.08.45	Pinball	F/O C.C. Williamson, 2119th BU, Naples, FL
RP-63A-11	42-69654	08.08.45	Pinball	2/Lt J.R. Mc Coy, 2126th BU, Laredo, TX
RP-63A-12	42-69969	05.09.45	routine	F/O M.L. Noel, 2119th BU, Naples, FL
RP-63C-2	43-11016	17.09.45	Pinball	1/Lt D.O. Hurtubise, 2124th BU, Harlingen, TX

[1] test en vol usine, avion non pris en compte par l'AAF

RP-63 Pinball

Un autre RP-63A-12 de la 3022nd *Base Unit* d'Indiana Springs (près de Las Vegas), sur le ventre le 31 juillet 1945. (Photo USAF)

dans le cadre du projet de validation des munitions en bakélite. Avant le décollage, on m'a demandé d'emporter des munitions supplémentaires pour ce vol. Les consignes d'ouverture de feu devaient être données par radio en UHF par un instructeur dès que les avions se trouveraient à environ 300 mètres, sans restriction de tir particulière; le contact visuel s'est fait à 6 000 pieds alors que nous volions à une vitesse de 175 mph [280 hm/h]. *Le tir a commencé quand l'avion cible se trouvait à environ 300 mètres et 10 degrés au-dessus du bombardier. Quatre bandes de 75 coups ont été tirées sur le côté gauche du chasseur et la même action a été répétée sur le côté droit. Pendant toute la durée du tir, la position du chasseur est restée approximativement la même. L'expérience a été renouvelée en tirant cette fois 700 coups au lieu de 600. Au cours de cette seconde série de tirs, le pilote du bombardier a donné l'ordre de continuer le tir quand l'avion cible amorcerait son dégagement. Cependant, à cause d'un mauvais fonctionnement des mitrailleuses à ce moment-là, seule une courte rafale a pu être tirée. Il y a eu un changement de mitrailleur juste avant que le deuxième chasseur se positionne. Ce dernier s'est placé comme le précédent et au total 800 coups ont été tirés, 400 de chaque côté. Des instructions ont été par la suite données pour essayer de tirer au-dessous des ailes et le pilote du chasseur a même fait clignoter ses lumières tests pour rendre la visée plus facile. Pendant tout ce temps, je me trouvais un temps au niveau de la fenêtre de sabord pour observer ce qui se passait, puis proche de la tourelle. À la fin de chaque tir, le pilote du chasseur s'est rapproché et nous avons pu constater les importants dégâts subis.* »

Ce témoignage met en évidence la difficulté à apprécier les limites au-delà desquelles la sécurité des pilotes est compromise. Les deux avions parviennent à rejoindre Laredo non sans mal; le *1st Lieutenant* Smart doit même faire un atterrissage sans les volets, ceux-ci ayant été bloqués par la déformation créée par les impacts de balles. Le rapport montrera que les pilotes se sont trop approchés du YB-40, offrant comme cible la partie arrière de leur appareil, moins protégée. En général, les attaques doivent être interrompues à 200 mètres de l'objectif afin d'assurer une sécurité parfaite (100% pour reprendre des termes de l'époque). Le RP-63G, la dernière version du « Pinball », reste néanmoins fragile à la lumière de cet événement.

Malgré toutes les imperfections de la première génération du matériel mis en œuvre, l'AAF aurait souhaiter poursuivre le programme avec un type de munition plus fiable (la balle T-74) en cours d'étude et une version encore améliorée du RP-63, qui a provisoirement pris la dénomination de RP-63Z. Cette version aurait intégré des plaques de blindage dans la structure au lieu des plaques fixées directement au revêtement. Les restrictions budgétaires ne permettront pas l'aboutissement du programme.

Il est donc évident que si la guerre s'était prolongée, le concept « Pinball » aurait été nettement amélioré et serait devenu plus efficace. Interrompu par la fin de la guerre, le programme a donné résultats encourageants, mais en demi-teinte.

LES VERSIONS DU BELL RP-63

RP-63A-11 (modèle 33A-11)
Le RP-63A-11 est le premier avion cible. Cinq avions sont modifiés directement sur la chaîne de montage à partir du P-63A-9 de série. Ils sont donc considérés comme des prototypes et construits à l'unité et non à la chaîne. Les changements apportés sont :
– tout le système d'armement est déposé. De ce fait, la queue se trouve trop lourde ce qui nécessite la pose d'un contrepoids de plus de 180 kg pour rétablir le centre de gravité.
– pose de plaques de blindage (669 kg). La partie arrière de la verrière est remplacée par une plaque d'aluminium (3,17 mm). Le blindage (entre 2,3 mm et 9,52 mm) est directement posé sur le revêtement d'origine, sauf aux raccords des ailes, sur les volets d'intrados et l'empennage qui voient leur revêtement d'origine remplacé par des plaques en aluminium.
– la casserole d'hélice est protégée par quatre plaques d'aluminium de 1,6 mm d'épaisseur.
– ajout de trappes de train pour protéger les roues en vol.
– installation d'un système lumineux destiné à avertir les mitrailleurs des tirs au but. Une lampe rouge est montée à l'extrémité du moyeu de l'hélice; elle doit s'allumer à chaque tir au but, d'où le surnom de « Pinball » (flipper).
Numéros de série : 42-69647, 69654, 69769, 69771 et 69801.
Pris en compte entre le 16 septembre et le 11 novembre 1944 : 69647, le 21.09.44, 69654, le 16.09.44, 69769, le 11.11.44, 69771, le 05.10.44 et 69801, le 12.10.44

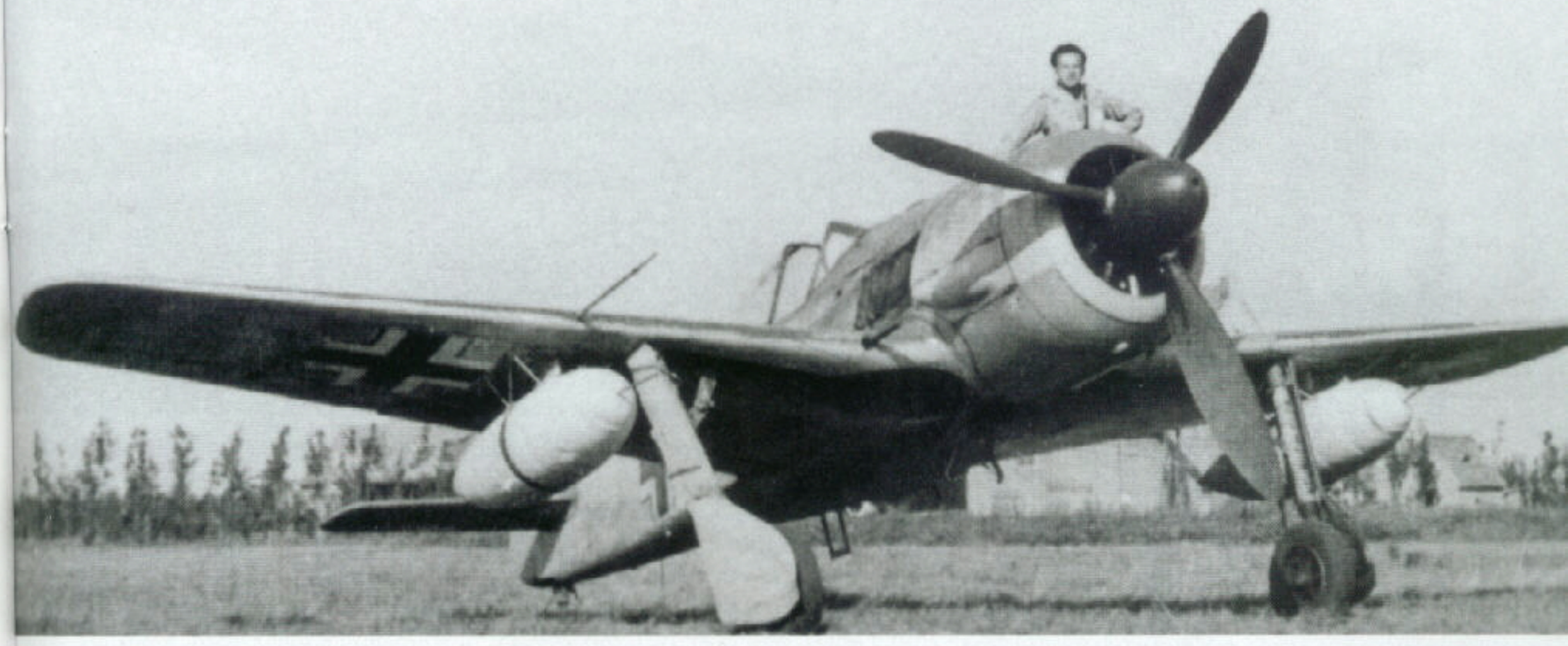
RP-63A-12 (modèle 33A-12)
Version allégée du RP-63A-11. Une série de 95 exemplaires est commandée par avenant au contrat AC29318/2 du 12 octobre 1942 qui finalisait l'achat de 2 000 P-63A. Ils deviennent QF-63A-12 en 1948 avec le changement de nomenclature.
Numéros de série : 42-69880 à 69974 (95)
son : 15 en octobre, 28 en novembre, 40 en décembre et 11 en janvier 1945. Presque tous passent à Pyote, Texas, mais une trentaine se retrouve aussi à Tyndall, Laredo, Las Vagas et Indiana Springs.

RP-63C-2 (modèle 33C-2)
Le RP-63C-2 est le deuxième modèle de production. Il s'agit en fait d'un P-63C-1 mis aux standards RP-63A-12. Poids total du blindage : 676 kg. Le RP-63C-2 devient QF-63-C-2 en 1948.
Numéros de série : 43-10933 à 11132 (200).
Pris en compte entre le 11 janvier et le 30 avril 1945: 34 en janvier, 59 en février, 66 en mars et 41 en avril 1945.

RP-63G-1 (modèle 41G)
Troisième version, dérivée du RP-63C-2. Le poids du blindage est porté à 984 kg suite aux premières expériences en unité. Du fait du poids, une version plus puissante du Allison est montée, le V-1710-135 développant 1 425 ch. Deux machines sont modifiées à partir de P-63C. Par la suite, un contrat portant sur 500 exemplaires est passé le 30 juin 1945 (AC11724), mais en raison de la fin de la guerre, seuls 32 seront livrés. Le RP-63G se différencie des autres modèles par le remplacement de l'ampoule montée dans le moyeu d'hélice par des indicateurs lumineux sur les saumons d'ailes et le fuselage. Le RP-63G-1 devient QF-63G-1 en 1948.
Numéros de série : 43-11723 à 11724 (2), 45-57283 à 57312 (30) – 45-57313 à 57782 (470) résiliés.
Pris en compte entre le 14 juillet 1945 et le 8 avril 1946 : 2 en juillet, 2 le 30 septembre, 9 en octobre, 3 en novembre, 5 en décembre, 4 en janvier, 4 en février, 2 en mars et 1 en avril.
Tous les RP-63 sont ensuite stockés et ferraillés par lots successifs, le lot dernier le 3 octobre 1950.
L'augmentation du poids était significative quel que soit le modèle, de 25 à 36% pour le poids à vide et de 10 à 21% pour le poids nor-

TOUT EST BIEN QUI FINIT BIEN...

Chris Goss



À l'été 1943, le sort des armes a définitivement basculé dans le camp allié et des temps difficiles s'annoncent pour la Luftwaffe en général et pour les équipages de bombardiers engagés au-dessus de la Grande-Bretagne en particulier. Aux côtés de leurs bombardiers conventionnels, les Allemands ont commencé à utiliser des chasseurs-bombardiers pour des raids furtifs à partir du printemps 1942. Ces raids ne connaissent pas tout à fait le succès escompté car les Allemands ne disposent que de deux groupes spécialisés. Alors, en décembre 1942, ils prélèvent dans différentes unités de quoi mettre sur pied la *Schnellkampfgeschwader* 10 – escadre de bombardement rapide. Celle-ci effectue sa première mission le 7 mars 1943 et, à la fin du mois, elle dispose de 90 appareils qui viennent s'ajouter aux 28 des deux groupes formés dès 1942. Cette force non négligeable, équipée en Focke-Wulf Fw 190, fait peser une menace réelle sur les défenses britanniques.

Cependant, le haut commandement allemand, estimant que les attaques de chasseurs-bombardiers sont inefficaces, envoie les deux tiers de cette force sur le front méditerranéen, ne laissant en Europe occidentale que le dernier tiers pour être engagé de nuit. Cette décision se révèle très impopulaire parmi les pilotes, comme le rapporte l'un d'entre eux, qui devait être fait prisonnier dès la première mission nocturne :

« *Ils ont imaginé que les attaques seraient faisables de nuit... une idée absurde. Les pilotes de la SKG 10 n'étaient pas qualifiés pour le vol de nuit. Nous n'avions aucune expérience du vol aux instruments et aucun système d'aide à la navigation n'avait été fourni.* »

La première mission est lancée contre Londres dans la nuit du 16 au 17 avril 1943. Elle se solde par un cuisant échec : huit appareils perdus, trois pilotes tués et trois faits prisonniers. Les missions ne s'en poursuivent pas moins les nuits suivantes. Au début, les chasseurs de nuit de la RAF sont pour le moins énervés par leur absence de réussite à contrer ces raids et il leur faut patienter un bon mois pour que les Mosquito commencent à prendre une éclatante revanche.

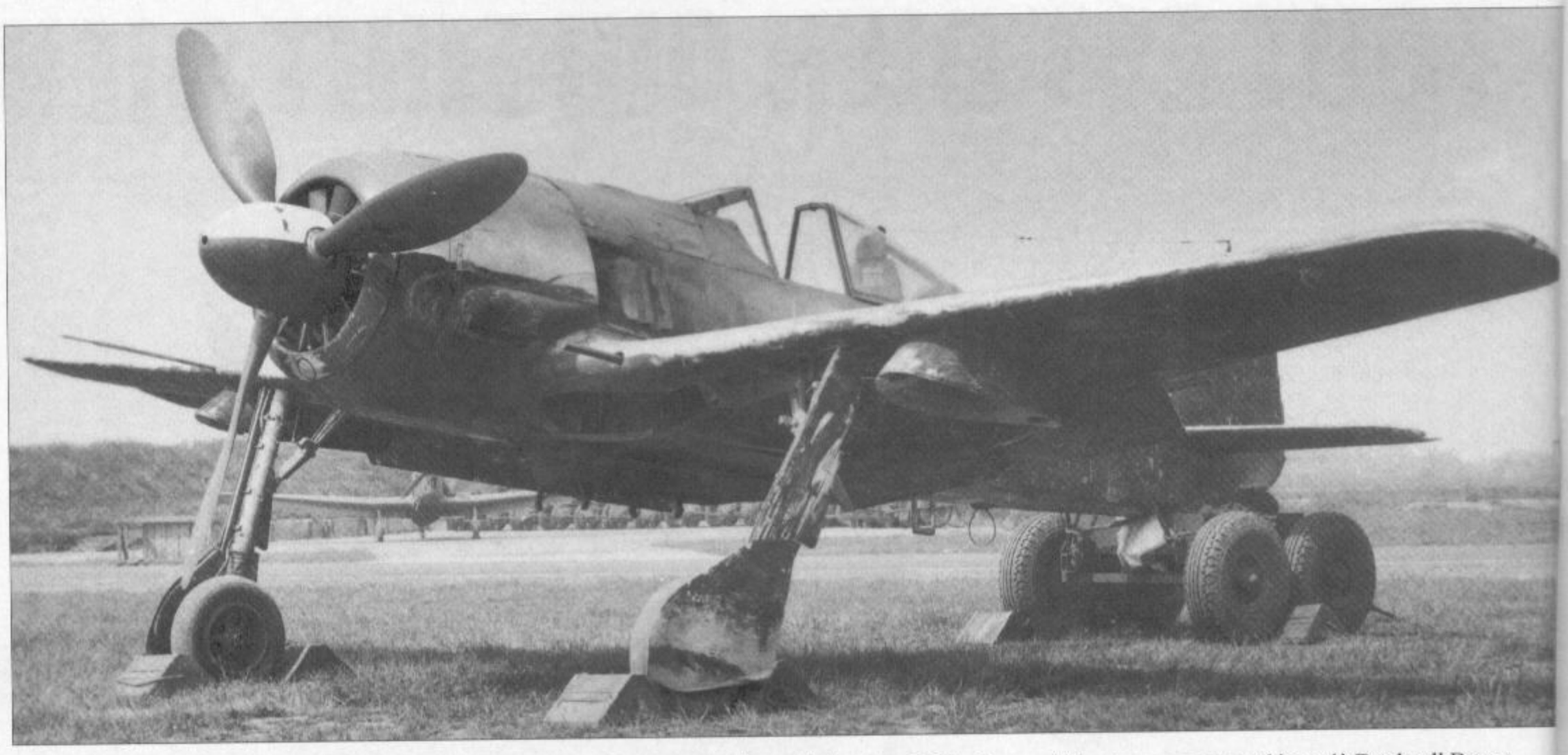
Les Allemands ont anticipé un taux de pertes élevé et ont retiré du front Est un certain nombre de vétérans pour les former sur Fw 190 avant de les lancer contre la Grande-Bretagne. Parmi ces pilotes chevronnés se trouve l'*Unteroffizier* Franz Kahlhammer. Lorsqu'il accomplit sa première sortie sur Londres, dans la nuit du 19 mai1943, il compte 53 missions effectuées sur le front Est. La nuit suivante, il a maille à partir avec un chasseur de nuit anglais, mais il réussit à s'échapper. Le 21 juin, il a déjà mené à bien six raids sur Londres et, à l'aube du 22, il reçoit l'ordre d'effectuer une reconnaissance météo – sa 60ème sortie, qui sera récompensée par une décoration, mais ses pensées sont alors bien ailleurs.

À 3 heures du matin, Kahlhammer décolle à bord de son Fw 190 du terrain d'Amiens-Glissy. Un autre chasseur-bombardier, piloté par son ami Ernst Koepecke, décolle avec lui, mais parvenus à l'altitude prescrite, leurs routes se séparent et chacun poursuit sa propre mission seul. Juste au moment où ils franchissent la côte française, le contrôle les avertit de la présence de chasseurs de nuit anglais, mais ayant réussi une nuit à échapper à une interception, Franz ne doute pas une seconde de sa capacité à en éluder une seconde. La suite lui prouvera le contraire.

À 22h50, un Mosquito du N° 85 *Squadron* (code radio « Mountain 29 ») s'arrache de la piste de West Malling, près de Maidstone dans le Kent. Le *Flight Officer* Bob Robb et son

Un Fw 190A de la 2./SKG 10 équipé de réservoirs supplémentaires, mais sans camouflage nocturne spécifique.
(Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

Tout est bien...



Ce Fw 190A-5/U8 (WNr 2596) de la 1./SKG 10, piloté par l'*Unteroffizier* Werner Ohne, s'est posé par arreur sur un terrain anglais dans la nuit du 19 au 20 juin 1943. La dénomination de A-5/U8 sera changée en G-1 vers mars 1943.

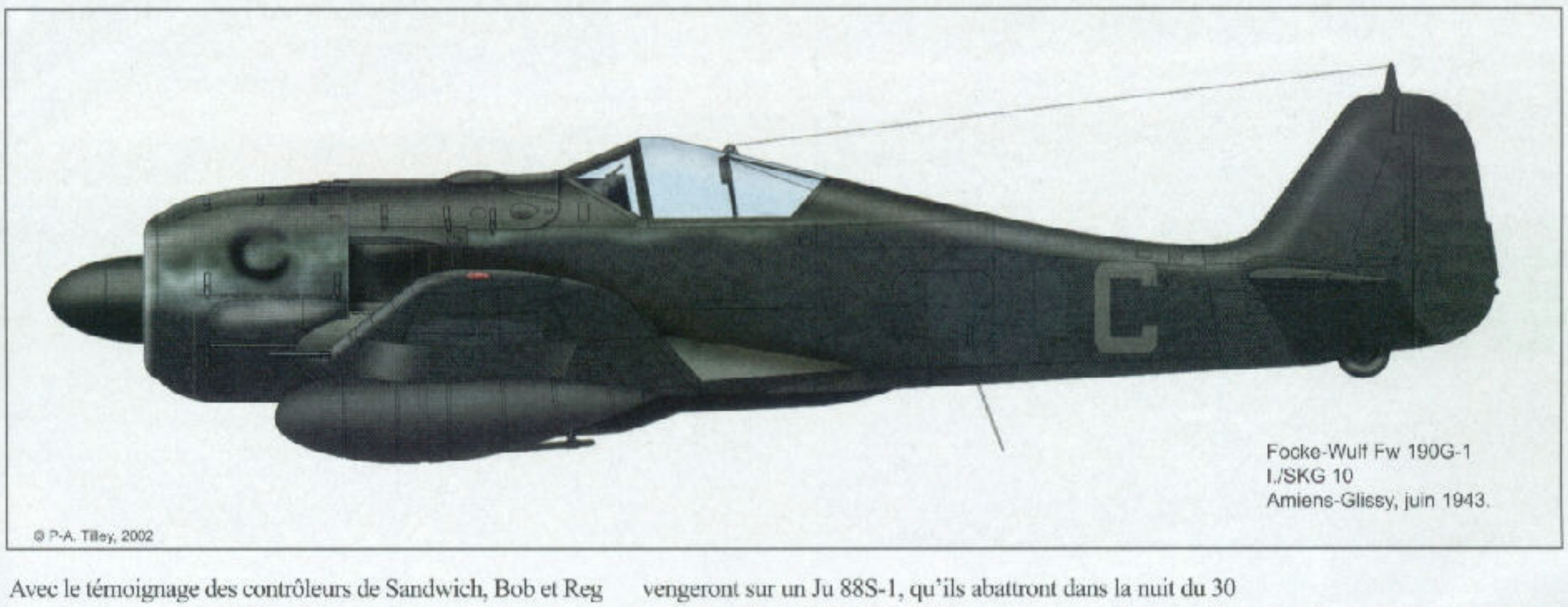
opérateur radar, le *Pilot Officer* Reg Bray, reçoivent d'abord l'ordre de se porter sur Dungeness pour un exercice avec le contrôle terrestre de Sandwich, puis, à 00h53, un message qui ne présage rien de bon leur demande de tourner en rond à l'endroit où il se trouvent et d'observer un strict silence radio. Franz Kahlhammer survole Calais et met le cap au nord, changeant constamment de cap et d'altitude pour éviter la DCA et pour compliquer la tâche des opérateurs radar anglais. Toutefois, 21 minutes après son décollage il a été repéré et s'est vu assigner le code « Raid 120 » par le *Flight Lieutenant* Sully, chef du contrôle de Sandwich. C'est ce même contrôleur qui informe alors le Mosquito de la présence d'un avion ennemi volant à 13 000 pieds vers le nord. Reg Bray acquiert assez rapidement la cible sur son écran à douze km de distance et guide l'approche de son pilote à 350 km/h jusqu'à trois kilomètres de « l'hostile ». Le pilote allemand, ignorant qu'il est pisté, survole l'estuaire de la Tamise, maintient son cap au nord jusqu'à Bradwell Bay et tourne deux fois à gauche au-dessus de la banlieue est de la capitale. Ce n'est qu'en arrivant au-dessus de West Malling qu'il comprend qu'il a été suivi sur ses quelque 150 derniers kilomètres.

Bob Robb se rapproche suffisamment pour identifier correctement sa proie quand, tout à coup, le Fw 190 grimpe à la verticale, non pas parce que le pilote allemand a aperçu le Mosquito, mais simplement parce qu'il continue ses changements de cap et d'altitude dans l'espoir de tromper les défenses anglaises. Bob suit

Ci-dessous :
de droite à gauche, le *Feldwebel* Franz Kahlhammer, l'*Oberfeldwebel* Virchow et le *Feldwebel* Richard Wittmann.

En bas, à droite :
Bob Robb à l'époque où il volait au N° 85 *Squadron*.

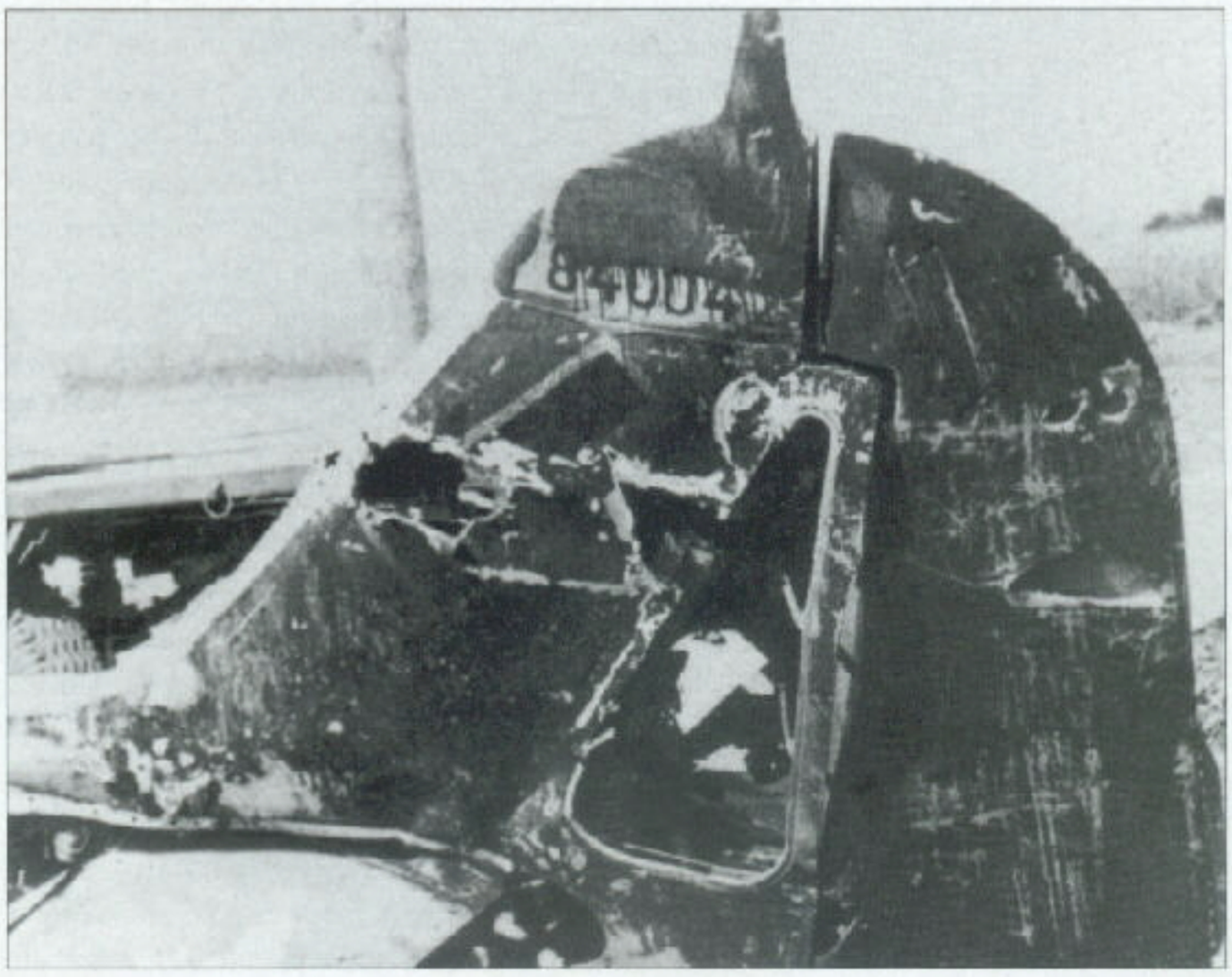
l'avion allemand et, 800 mètres derrière, ayant attendu que le Fw 190 rétablisse, il ouvre le feu.
Franz sent quelque chose frapper son avion, alors il pique instantanément, largant par la même occasion ses deux gros réservoirs supplémentaires. Bob Robb a aperçu un vif éclair bleuté avant de voir le Focke-Wulf virer sur sa gauche et plonger, l'obligeant à le suivre dans son piqué. Franz se lance dans une série de manœuvres erratiques dans l'espoir de semer son poursuivant, quel qu'il soit. En vain. Bob tire deux nouvelles rafales, sans résultat, et à 500 mètres une troisième fait naître un nouvel éclair bleuté avant que l'avion ennemi ne disparaisse de sa vue dans un piqué à la verticale.
Le pilote allemand pense être en mesure de s'en sortir jusqu'à ce qu'il soit à nouveau touché « *avec une plus grande violence que quelques minutes auparavant; manifestement, le chasseur de nuit m'avait facilement suivi* », se rappelle-t-il. Il perd aussitôt le contrôle de son avion qui part en vrille. Il réussit à se débarasser de sa bombe et se demande s'il est temps de songer à sauter, mais son hésitation lui est profitable : l'avion sort de la vrille, bien que toujours en piqué. Il parvient à reprendre le contrôle de l'appareil et, pensant que les dommages sont superficiels, il décide de rentrer au terrain. Une brève vérification à ses instruments le rassure totalement, mais lorsqu'il tente de reprendre de l'altitude – il vient de perdre quelque 10 000 pieds dans son piqué – l'appareil refuse de monter. Quelque chose cloche, mais quoi ?
Pendant ce temps, « Moutain 29 » maintient sa patrouille pendant encore une demi-heure et se pose à West Malling.



Focke-Wulf Fw 190G-1
I./SKG 10
Amiens-Glissy, juin 1943.

© P-A. Tilley, 2002

Avec le témoignage des contrôleurs de Sandwich, Bob et Reg postulent pour un Fw 190 endommagé, ce qui leur vaut un savon de leur chef d'escadrille pour avoir ouvert le feu trop tôt et être revenu sans terminer le boulot ! Cette réflexion assombrit la joie des deux hommes qui pensaient pourtant avoir réussi une bonne mission – un sentiment qu'ils partageaient encore 55 ans plus tard !
Tandis que les roues du Mosquito touchent le sol, le Fw 190 survole les côtes françaises près de Boulogne. Franz pense d'abord atterrir sur le premier terrain qui se présente, puis sentant un certain optimisme le gagner, il décide de poursuivre jusqu'à la maison, où il arrive vers 02h20. Il se rend compte alors que sa radio a été détruite dans l'attaque, mais sans se décourager, il tente une approche prudente. Tout se passe bien jusqu'à ce qu'il réduise les gaz et abaisse le train et les volets. Il perd immédiatement le contrôle des gouvernes et quand il essaie de remettre la gomme, le moteur ne répond plus. Franz veut rentrer le train, mais le bout de son aile droite touche une lampe à l'entrée de piste. L'aile gauche et le nez pecutent le sol, le moteur étant arraché de son berceau et poursuivant sa course folle sur une trentaine de mètres. Ce qui reste du Fw 190 finit par s'arrêter. Franz se détache, saute de l'épave et s'en éloigne en courant au cas où elle exploserait. Elle n'explose pas et Franz, une fois calmé, peut évaluer les dégâts. Lui, n'a pas grand chose, une coupure au-dessus de l'œil gauche et une bosse sur le front. Il ne peut pas en dire autant de son Fw 190...
C'est la fin heureuse d'une aventure qui aurait pu se terminer tragiquement. Franz Kahlhammer effectuera encore une soixantaine de sorties et survivra à la guerre. Bob et Reg se vengeront sur un Ju 88S-1, qu'ils abattront dans la nuit du 30 au 31 octobre 1943; Bob Robb sera muté par la suite à la *Fighter Interception Unit* puis au N° 501 *Squadron* sur Tempest, revendiquant 13 bombes volantes V-1. Les deux hommes survivront aussi à la guerre. Ce sera aussi la fin heureuse d'une mission « presque réussie » quand ils apprendront 55 ans plus tard, que contrairement à ce que leur avait reproché leur chef, ils avaient bel et bien terminé le boulot !



La dérive de l'épave du Fw 190G-1 (WNr 840042) de Franz Kahlhammer.

CARIBOU EN ASIE

Philippe Listemann

Si la guerre du Viêt Nam a essentiellement impliqué les États-Unis comme force militaire extérieure, les Américains ne se sont pas retrouvés seuls à venir en nombre au Sud Viêt Nam (SVN). L'Australie fait partie des pays à avoir envoyé des troupes et cette guerre y a été encore plus impopulaire qu'en Amérique du Nord. La présence de l'Australie dans la région remonte à 1962. Ce sont tout d'abord des conseillers militaires, une trentaine d'hommes, venus aider les troupes régulières sud-vietnamiennes mises à mal par le Viêt-cong. Les troubles incessants provoquent une escalade militaire. Les États-Unis envoient dans le pays de plus en plus de troupes et de matériel et demandent à leurs alliés d'en faire autant. L'Australie répond favorablement et en juin 1964, le gouvernement australien annonce que la présence militaire nationale sera accrue.

L'adaptation

Cette expansion militaire va commencer par l'arrivée des premiers avions de la Royal Australian Air Force (RAAF) : six de Havilland-Canada DHC-4 Caribou. Le Caribou est récemment entré dans l'inventaire de la RAAF, la décision d'en acheter 18 exemplaires ne remonte qu'au mois de mai 1963. Ces appareils sont destinés à remplacer les Dakota vieillissants. Les trois premiers sont arrivés directement du Canada sur la base de Richmond en Australie en avril 1964. Quand la décision est prise d'envoyer six Caribou au SVN, les convoyages des autres avions sont en cours. Trois d'entre eux (A4-171, 179 et 185) se trouvent en Malaisie en route pour l'Australie, lorsqu'ils reçoivent l'ordre de rejoindre Vung Tau. Là, les équipages de convoyage doivent les remettre au personnel du tout nouveau *RAAF Transport Flight Vietnam*, plus connu sous l'abréviation de RTFV, qui a été créé le 20 juillet sur le base de Butterworth en Malaisie. Ils y atterrissent le 8 août 1964 et ils deviennent les premiers avions non américains à être déployés au SVN. Les trois autres Caribou prévus (A4-173, 191 et 193) arrivent le 29 août, eux aussi venant directement du Canada.

Le premier commandant du RTFV est le *Squadron Leader* Chris Sugden DFC, officier d'expérience qui a fait la Seconde Guerre mondiale et la guerre de Corée. Au début, les effectifs de la RAAF sont faibles, sept officiers, sept sous-officiers et six hommes du rang. La base de Vung Tau, connue du temps de l'Indochine française sous le nom de cap St-Jacques, est située à 80 km au sud-est de Saigon. Si elle a été choisie, c'est parce que les Américains y sont déjà présents avec une unité équipée en Caribou (CV-2) appartenant à l'US Army. Cela facilite d'autant l'approvisionnement en pièces détachées pour les Australiens. Ils sont placés sous le commandement tactique du 315th *Air Commando Wing* de la 2nd *Air Division* américaine. La mission assignée aux Australiens est l'acheminement d'hommes et de matériel sur une quinzaine de terrains dans le but d'apporter un soutien logistisque aux troupes engagées dans les opérations contre le Viêt-cong. À cette mission principale s'ajoutent aussi toutes autres sortes de transport, allant de l'évacuation médicale au largage de parachutistes.

Cependant, l'arrivée du personnel de la RAAF est loin d'être parfaite comme le rapporte le *Squadron Leader C.*

Cette photo prise à Nui Date en 1970 donne une fausse idée des terrains que les pilotes de Caribou utilisaient. Les pistes étaient en général beaucoup plus rudimentaires. (Photo Australian War Memorial, neg. P02866.004)

Sugden [1] : « *Les conditions de vie dans un premier temps ont été incroyablement rudimentaires au point que chaque membre de la RAAF de tout rang présent sur la base s'est dégoté un toit en dehors du périmètre militaire à ses frais. Le commandant américain de la base n'a pas vraiment aimé cela car il nous avait fourni la même chose qu'aux Américains, mais j'ai bien peur que le traitement qui était réservé à ces derniers ressemblait plus à ce qui se pratiquait au siècle dernier.* »

À part ces quelques questions d'intendance et les maladies tropicales courantes, les Australiens sont confrontés à des problèmes purement militaires. La tâche des avions de transport au Viêt Nam est considérable. Le *Squadron Leader* D. McCord, de l'état-major du 86 *Transport Wing* australien en témoigne [2] : « *Le job impliquait l'acheminement de personnel et de matériel sur près de 115 terrains de dimensions et de surfaces variables rien que pour apporter le soutien logistique aux troupes qui luttaient contre le Viêt-cong. Il est intéressant de noter que ces mouvements de troupes englobaient implicitement aussi le transport de civils avec leur vaches, cochons et autres animaux de ferme.* »

Les communications avec l'état-major australien sont si mauvaises que les hommes présents sur place s'aperçoivent qu'il est souvent plus rapide de faire transiter une demande officielle par la poste militaire... américaine ! Malgré cela, les Australiens entrent vite dans le vif du sujet dès le 14 août. Ce jour-là, deux Caribou font une sortie, le premier avion piloté par le *Squadron Leader* Sugden, le second par le *Flight Lieutenant* Lancaster. La mission consiste à ravitailler Tan Son Nhut et Pleiku situé plus au nord. Cependant, les Australiens sont vite avertis des dangers qu'ils peuvent encourir. Le principal vient d'en « bas » et les Caribou sont exposés aux tirs venant du sol et en particulier des armes légères. On leur conseille vivement de protéger l'équipage, les circuits d'essence et les réservoirs avec des plaques de blindage. Les techniques d'approche pour l'atterrissage sont aussi modifiées par les pilotes australiens pour tenir compte de ce danger. Le vol de croisière est donc imposé à 3 000 pieds au-dessus du sol et les techniques de décollage et d'atterrissage pour terrain court sont appliquées quelle que soit la piste afin de rester hors de portée des armes légères le plus tôt ou le plus longtemps possible, selon la phase du vol. Cette technique, quoique plus périlleuse, permettra aux Caribou de la RAAF d'être peu touchés par les tirs venant du sol. Les Américains, restant fidèles à des approches longues et planes, connaîtront davantage de pertes.

Le Squadron Leader C. Sugdon se souvient de cette efficacité : « *Je n'ai été touché qu'une seule fois par des tirs venant du sol. Les procédures adoptées par nous, mais aucunement par les Américains ou par les Vietnamiens, nous garantissaient une sécurité formidable au cours des approches. En effet, si l'ennemi devait s'éloigner de l'aérodrome pour tirer sur les avions faisant une approche longue et plane, pour nous tirer dessus il devait venir beaucoup plus*

[1] *Target Charlie*, Steve Eather, Aerospace Publications Pty Ltd, 1993.

[2] *Dakota, Hercules and Caribou in Australian Service*, Stewart Wilson, Aerospace Publication Pty Ltd, 1990.

Comme sur les avions américains, un nouveau camouflage plus approprié est appliqué sur ceux de la RAAF à la fin des années soixante. Ce Caribou A4-159 a été photographié à Phan Rang en juin 1970. (Photo Bob Livingstone)

près et s'exposait ainsi aux tirs des unités de défense du terrain. Bien sûr, nous avons dû voler bas plusieurs fois ne serait-ce qu'à cause de la météo, mais nous avons gardé en mémoire la nécessité de limiter notre temps dans les airs quand nous devions voler à basse altitude ».

Malgré ces précautions, les Caribou ne sont pas invulnérables et le *Flying Officer* Hammond est touché à deux reprises à l'arrière de son appareil le 15 novembre 1964. L'impact est si faible que ce sont les mécaniciens qui découvriront ce fait au retour de la machine.

La routine s'installe

Les Australiens se font vite remarquer par leur capacité à passer par où les autres ne passent pas. Au mois d'août 1964, ils réalisent 220 sorties, un nombre porté à 765 en octobre. Le code radio des Australiens, « Wallaby », devient vite synonyme d'efficacité et de régularité, au point que les Américains ont tôt fait d'appeler cette petite unité « Wallaby Airlines » [3].

Le 18 novembre 1964, les Australiens perdent un premier Caribou par accident. En atterrissant à A Ro, le A4-185 heurte une tranchée de drainage, endommageant fortement la cellule. L'équipage n'est qu'un peu secoué et s'en tire sans mal. L'avion ne pouvant être récupéré en entier, il l'est par petits morceaux qui sont rapportés à Vung Tau.

Le 12 mars 1965, le *Flight Lieutenant* Jordan est victime d'un *sniper* alors qu'il décolle d'un petit terrain dans la vallée d'Ashau. Le moteur gauche de son A4-193 est atteint et Jordan doit l'arrêter et mettre l'hélice en drapeau, mais il poursuit néanmoins son décollage; il atterrit à Da Nang 40 minutes plus tard.

Le mois de mars est un mois représentatif de l'activité aérienne que peut déployer le RTFV. La demi-douzaine de Caribou du RTFV a transporté plus de 1 000 tonnes de matériel alors que les Caribou de l'US Army, sept fois plus nombreux, n'en ont transporté que cinq fois plus. Le RTFV a atteint son rythme de croisière et les besoins journaliers sont établis à quatre Caribou, chiffre réduit à un seul le dimanche. En semaine, le premier départ a lieu à 6h30. Quatre circuits sont ainsi couverts du lundi au samedi, dont la régularité dépend bien sûr de la météo. Aucun tronçon ne dépasse 45 minutes de vol, certains 15 minutes seulement, et le retour sur base se fait vers 6 heures du soir.

Cependant, il arrive que les Caribou volent de nuit augmentant nettement le danger. Sudgen se souvient : « *Je pense que le vol le plus difficile que j'aie dû faire a été de larguer de nuit des fusées éclairantes dans le Delta. Le Viêt-cong avait attaqué un hameau et nous illuminions tout le coin pour les troupes amies. Puis on m'a demandé d'atterrir pour prendre des blessés. Cette nuit-là était vraiment noire et comme plusieurs feux brûlaient au sol, la fumée rendait la visibilité encore plus mauvaise et de ce fait notre pauvre phare d'atterrissage ne nous a pas beaucoup aidés lors de l'atterrissage. Une fois au sol, nous avons trouvé des soldats sud-vietnamiens harassés par un long pilonnage d'artillerie et qui attendaient depuis des heures l'arrivée de l'avion de leur propre force aérienne. Il n'avait pas pu venir, car un général l'avait réquisitionné pour passer quelques jours de congé à Dalat. Nous avons débarqué notre chargement puis chargé les blessés que l'on a transportés à Saigon, où les attendaient un camion et un chauffeur. Pas une ambulance ni un docteur n'étaientt prévus pour eux* ».

En avril 1965, le *Squadron Leader* Sugden termine son tour d'opérations et retourne en Australie après avoir accompli pas moins de 600 heures de vol en 1 000 vols. Il est remplacé par le *Squadron Leader* D. Harvey DFC, un autre vétéran de la Seconde Guerre mondiale. En mai 1965, le A4-173 est victime d'un accident d'atterrissage à Hai Tien. L'avion reste bloqué et est réparé par l'équipe technique venue sur place, qui remplace en particulier l'aile et le train d'atterrissage. Le A4-173 retourne à la base quelques jours plus tard. Sans le dévouement de l'équipe de mécaniciens qui a travaillé dans des conditions difficiles et sous la menace permanente d'une attaque du Viêt-cong, le Caribou aurait été vraisemblablement radié des listes de contrôle.

Si les Australiens sont prêts à affronter l'adversité, ils ont parfois quelques difficultés à comprendre le comportement des Sud-Vietnamiens. Le 16 septembre 1965, le A4-208 piloté par le *Squadron Leader* Harvey, doit atterrir d'urgence à Da Nang après qu'un de ses passagers a été blessé par des tirs venant du sol. Le *Leading Aircraftman* Pratt, le sous-officier de soute, témoigne [4] : « *Après avoir atterri, nous avons attendu longtemps l'arrivée de l'ambulance. Quand elle est arrivée, le chauffeur vietnamien jeta un œil sur le blessé et lâcha que ce n'était pas un soldat vietnamien mais seulement un animal des tribus. Il remonta dans son*

Une cargaison typique des Caribou australiens, du genre à énerver les équipages qui, risquant leur vie à chaque mission, avaient vraiment l'impression que les Vietnamiens leur jouaient un tour de cochon ! (Photo Australian War Memorial, neg. P01059.004)

[3] Les Sud-Vietnamiens qui n'ont jamais vu de wallaby ont donné leur ont donné le surnom de « rats rouges volants » !.
[4] Steve Eather, op.cit.

Ci-dessous :
de Havilland-Canada DHC-4 Caribou (A4-152)
RAAF Transport Flight Vietnam
Vung Tau (Sud Viêt Nam), fin 1967.

En bas :
de Havilland-Canada DHC-4 Caribou (A4-159)
N° 35 RAAF *Squadron*
Phan Rang (Sud Viêt Nam), juin 1970.

© P-A. Tilley, 2002

ambulance et repartit ». Pratt se remet lentement du choc qu'il vient de recevoir et se met à courir derrière l'ambulance qu'il arrête finalement. Le chauffeur accepte bon gré mal gré de prendre le blessé dans son ambulance pour l'emmener à l'hôpital, mais aucun des membres de l'équipage du Caribou n'est convaincu que ce blessé ira bien à l'hôpital.

Les passagers sont souvent atteints par des tirs venant du sol, certains étant même tués. Mais le principal problème ne vient pas de ces dangers acceptés d'ayance. Pratt continue : « *Le transport de Vietnamiens était toujours un sujet de polémique. Quand nous recevions l'ordre d'aller chercher des sacs de riz, des armes ou des munitions sur un petit terrain éloigné, il était fréquent que nous trouvions rien de ce qui était prévu. Généralement, nous attendaient des Vietnamiens de tous âges, civils et militaires, tous en possession d'une lettre d'autorisation en bonne et due forme. Cette foule était de plus indisciplinée et montait à bord avant même que le chargement emporté ne soit débarqué. Je suis persuadé que nous avons à plusieurs reprises transporté des VC mais aucun n'a eu la mauvaise idée de se suicider* ».

En fait, le Viêt-cong n'est vraiment dangereux pour les Australiens que sur la base de Vung Tau qui subit régulièrement des attaques de mortier. C'est ainsi que le 12 mars 1966, deux Caribou sont endommagés par des éclats lors d'une attaque au cours de laquelle pas moins de 60 obus tombent dans le périmètre de la base. Les avions sont réparés en 48 heures et malgré cela, le RTFV continue à remplir ses obligations quotidiennes. Le 1er juin 1966, le RTFV est redénommé N° 35 *Squadron* sans pour autant voir son effectif augmenter. Depuis le début de ses activités au SVN, le RTFV a réalisé 17 700 sorties et volé 11 400 heures. Ses méthodes et ses résultats étonnent toujours (voire agacent) les Américains car, il est démontré qu'en accomplissant 1,4% des missions, les Australiens transportent 7% du fret total !

Cependant, ces bonnes statistiques ont aussi un effet pervers, car le général Westmoreland demande au gouvernement australien d'envoyer 12 autres Caribou au Viêt Nam. Cette demande est cependant refusée car le nombre de Caribou en service alors au sein de la RAAF ne le permet pas, la RAAF disposant à peine d'un nombre suffisant pour couvrir les besoins nationaux, dont l'entraînement des équipages destinés au Viêt Nam.

Jusque là les Australiens ont évité le pire, mais cette bonne fortune ne peut pas durer. Le 30 août 1967, le Caribou A4-171 décolle de Vung Tau pour une mission de routine. Il est piloté par le *Pilot Officer* Aiken et le *Squadron Leader* Tony Fooks fait office de copilote pour ce vol. Alors qu'ils approchent de An Thoi pour atterrir, la météo s'est dégradée les obligeant à voler bas. Ils se rendent compte alors qu'un grain va se trouver sur la pente d'approche. Cependant, malgré les manœuvres faites pour éviter la cellule orageuse, ils sont

Endommagé à Ha Tien en mai 1965, le Caribou A4-173 a reçu provisoirement une aile d'un CV-2 de l'US Army transportée par un hélicoptère. Sans ce précieux concours, l'appareil aurait probablement été abandonné sur place. (Photo Australian War Memorial, neg. P01059.003)

gênés par la visibilité fortement réduite. Le Caribou tourne en finale et le pilote demande 30 degrés de volets. Au même moment, le *Squadron Leader* Fooks vérifie la sortie des volets et du train alors que le *Pilot Officer* Aiken balaye rapidement les instruments. Cela est suffisant pour découvrir que le Caribou n'est qu'à 50 pieds au-dessus de l'eau et le nez incliné vers le bas. Il heurte les flots et s'enfonce dans l'eau à seulement 300 mètres de la piste. Le *Corporal* Hudson, le *loadmaster*, raconte [5] : « *Dès que l'avion a stoppé dans l'eau, il a semblé être intact et se trouvait à moitié immergé. Ayant peur qu'il coule, je me suis précipité vers l'arrière pour ouvrir la porte cargo avec la manette d'ouverture d'urgence qui a refusé de fonctionner. J'ai donc manœuvré la porte de sortie d'urgence de droite et tout le monde s'est précipité dans la mer* ». Fort heureusement, aucun des membres d'équipage ni des 14 passagers n'est sérieusement blessé et le Caribou se permet même de flotter le temps nécessaire pour qu'une vedette de l'USN vienne récupérer les naufragés. Cet événement sera le plus mémorable pour le *Corporal* Hudson qui retournera au Viêt Nam après avoir terminé son tour d'opérations de douze mois au cours duquel il aura effectué près de 1 800 vols et 1 250 heures de vol.

L'offensive du Têt lancée début 1968 ne change pas grand-chose au rythme des opérations du N° 35 *Squadron*. Le 24 mai 1968, le *Flying Officer* Goodsall est légèrement blessé à la tête par des fragments de métal. Le fait notable suivant intervient le 19 janvier 1969. Le A4-208 doit atterrir au camp des forces spéciales de Katum situé près de la frontière cambodgienne. Alors que l'avion roule sur la piste, trois obus de mortier tombent à proximité, dont un à quelques mètres devant l'avion. Le *Flight Lieutenant* Tommy Thompson, le commandant de bord, est blessé à la jambe par des éclats et le copilote, le *Flying Officer* McGregor, est aussi touché. L'avion est devenu une vraie passoire avec une centaine d'éclats de taille variable répartis sur toute la cellule. Le système hydraulique a été touché, les freins sont pratiquement hors d'usage et les pneus du train principal sont à plat. Malgré tout, se rendant compte que rester là signifierait la destruction de l'avion et probablement la perte d'une partie de l'équipage, les deux pilotes décident d'un commun accord de tenter un décollage. La soute est prestemment délestée de son chargement et l'avion s'arrache malgré les dommages qu'il a subis. Le Caribou se rend à Bien Hoa où il atterrit en urgence. Pour son action, Thompson recevra la DFC.

Un troisième et dernier Caribou est détruit le 29 mars 1970. Après que le A4-193 a atterri sur la base sud-vietnamienne de That Son, une soudaine attaque au mortier survient alors que le Caribou roule vers l'aire de stationnement. Le deuxième obus tombe sur l'une des ailes qui explose. L'équipage n'a pas d'autre solution que d'évacuer d'urgence. Il se réfugie dans un bunker, laissant le A4-193 à son triste sort qui ne tarde pas à être scellé : quelques secondes plus tard un autre obus parachève sa destruction.

Le retrait

Cependant à cette époque, les jours du N° 35 *Squadron* au Viêt Nam sont comptés. Sous la pression de l'opinion publique et suivant le mouvement général, l'Australie décide en mars 1971 de retirer son contingent progressivement. En juin 1971, trois Caribou et 44 membres de la RAAF sont rapatriés. À Noël 1971, le N°35 *Squadron* et ses quatre Caribou restants sont les derniers avions de la RAAF à être encore présents sur le sol vietnamien. Le 13 février 1972, toutes les activités aériennes cessent et le 19 février les quatre Caribou s'envolent pour l'Australie. Le A4-173 et 179, qui avaient été déroutés lors de leur vol de convoyage, se posent pour la première fois en Australie après avoir passé sept ans et demi au Viêt Nam.

Les statistiques des Caribou au Viêt Nam sont assez éloquentes : entre août 1964 et février 1972, les douze avions ont réalisé près de 79 750 sorties représentant 47 000 heures de vol. Trois Caribou ont été détruits et une quinzaine ont subi de graves dommages suite la plupart du temps à des tirs venant du sol. À lui seul, le A4-193 a été victime de ces tirs pas moins de sept fois entre février 1965 et juillet 1967; il a toujours été réparé ! Ce genre de petits détails, qui semblent anodins, n'ont fait qu'augmenter le coût global de l'engagement australien au Viêt Nam.

Les Caribou ont été les premiers avions de la RAAF engagés dans le conflit, ils ont été les derniers à quitter le pays. La « vietnamisation » bat alors son plein, de même que le désengagement américain. Dans un peu plus d'un an, le Sud Viêt Nam restera seul face au Viêt-cong. ■

Le Caribou A4-191 photographié à Vuang Tau le 9 juin 1970. (Photo Bob Livingstone)

[5] Steve Eather, op.cit.

L'AS FLAMBOYANT

Neel Kearby

John Stanaway

Né le 5 juin 1911 dans la petite ville texane de Witchita Falls, Neel Earnest Kearby connut une carrière fulgurante qui devait s'achever tragiquement en mars 1944. Breveté pilote en septembre 1940, il prit le commandement du 14th *Pursuit Squadron* dans la zone du canal de Panama en 1941. En octobre 1942, promu *Major*, il fut nommé commandant du 348th *Fighter Group*. En dix-huit mois, il allait prendre en charge le *Fighter Command* de la 5th *Air Force*, être reconnu premier as du Pacific sur Thunderbolt avec 22 victoires, et recevoir la *Medal of Honour*.

Pratiquement dès le moment où il prit le manche d'un avion, Neel Kearby révéla son immense talent de pilote de chasse. Sa réputation s'étendit à un point tel que de nombreux jeunes pilotes venaient régulièrement lui demander des conseils pour améliorer leur technique. Un pilote raconta avoir tellement insisté que, de guerre lasse, Kearby accepta d'engager un combat tournoyant avec lui. Le jeune officier avoua qu'il reçut ce jour-là une cuisante leçon. Les deux pilotes décollèrent en formation à bord de Seversky P-35. À peine le combat engagé, Kearby s'installa dans le sillage de son adversaire. Le jeune pilote mit toute son âme pour tenter de se dégager et, au moment où il crut avoir réussi, il aperçut Kearby à côté de lui en train d'allumer une cigarette avec calme !

Les premiers P-47 sortirent des chaînes en 1942 et furent affectés au 348th *Fighter Group* (340th, 341st et 342nd *Fighter Squadrons*) une unité formée en septembre. Le *Major* Neel Kearby en fut le premier commandant et il fut immédiatement impressionné par le potentiel de ce monstre de sept tonnes. Il fut d'abord question d'engager le 348th en Europe et Kearby se mit à travailler sur les tactiques de combat pour combattre les chasseurs de la Luftwaffe. Curieusement, l'entraînement aux combats à haute altitude allait porter ses fruits sur le théâtre du Pacifique où le 348th fut finalement envoyé.

Lorsque la balance commença à pencher du côté allié, à la mi-1943, le dynamique général George Kenney se trouvait à la tête de la 5th *Air Force* en Nouvelle-Guinée. Le haut commandement avait décidé de donner la priorité au théâtre d'opérations européen, mais Kenney était impatient de reprendre l'initiative aux Japonais et ne cessait de réclamer davantage d'hommes et de matériel pour son secteur. Le transfert du 348th *Fighter Group* sous les ordres de Kenney fut la seule concesion de Washington..

Toutefois, le P-47 faisait l'unanimité contre lui dans le Sud-Ouest Pacifique. Il était considéré comme trop lourd pour affronter sur un pied d'égalité les agiles chasseurs japonais. En outre, son autonomie était inférieure à celle des principaux avions de chasse alliés en service dans le secteur. Cependant, Kenney était décidé à accepter tout renfort que l'état-major voudrait bien lui céder. Quand il apprit que le 348th et ses P-47 étaient annoncés à Port Moresby en juin, il manifesta une telle joie que l'on dit qu'il avait l'intention d'accueillir Kearby avec une fanfare !

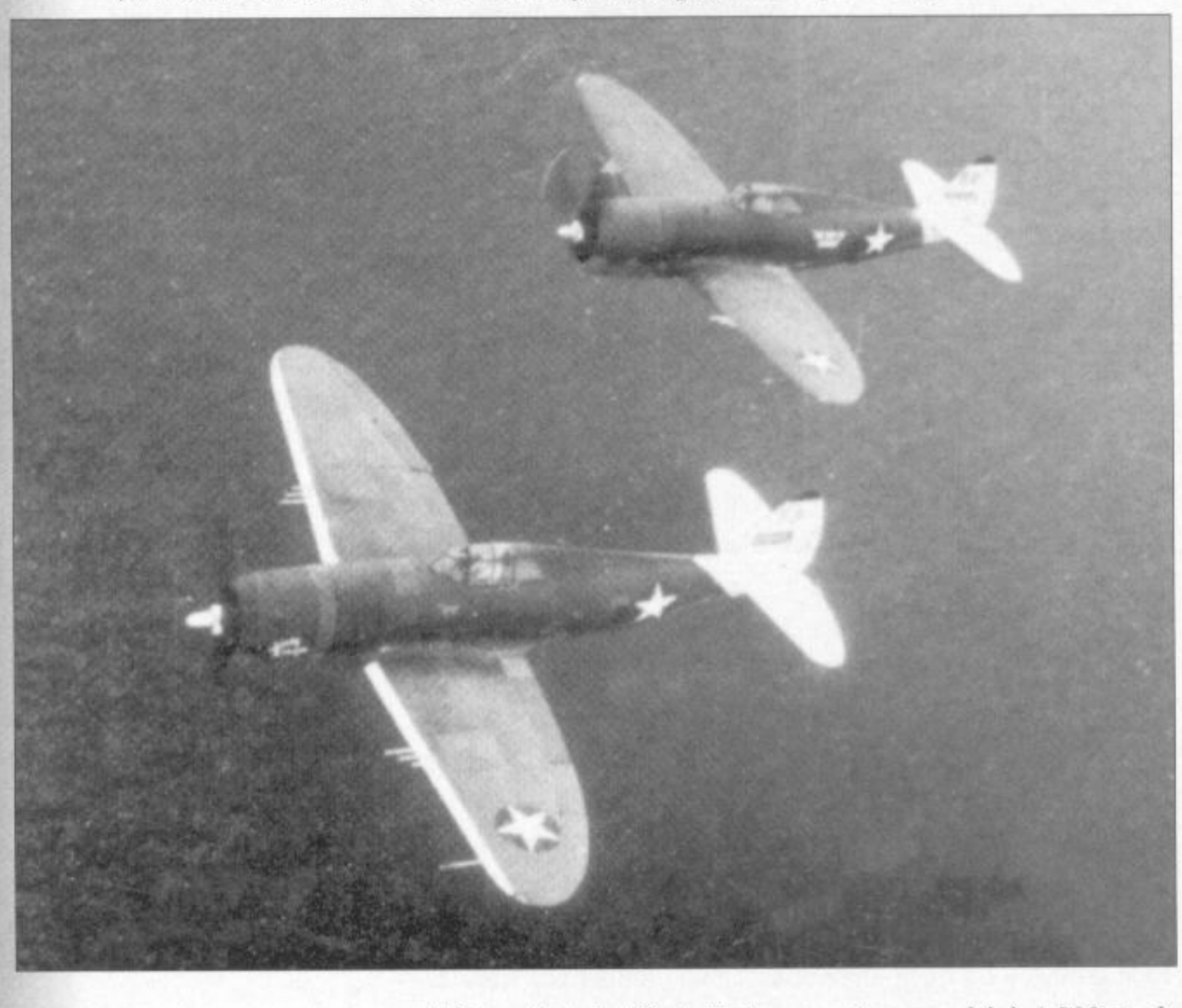
Dès qu'ils firent connaissance, le courant passa entre les deux hommes et, selon Kenney, la première question que posa Kearby fut pour demander où se trouvaient les Japonais les plus proches. Il n'allait pas tarder à le savoir, car Kenney veilla personnellement à ce que le 348th devienne opérationnel aussi rapidement que possible. Tandis qu'il peaufinait l'entraînement de ses hommes, Kearby développa les tactiques de combat du 348th autour des performances en altitude du P-47. La manœuvre consistait à plonger par surprise sur les formations de chasse japonaises et les tailler en pièces à l'aide du puissant armement du Thunderbolt avant qu'elles aient eu le temps de se rendre compte de la présence des avions américains. Début août, le groupe était au point.

La première victoire fut remportée le 16 août 1943 à l'occasion d'une mission d'escorte d'avions de transport à Marilinan. Quand les protégés eurent atterri, le contrôleur informa les chasseurs de l'arrivée d'une douzaine de chasseurs ennemis. Les 16 P-47 du 340th *Fighter Squadron* se tenaient vers 4 000 mètres quand les Ki.43 « Oscar » se présentèrent environ 1 000 mètres plus haut. Les P-38, qui servaient d'escorte haute, rabattirent les « Oscar » au niveau du 340th. Le *Lieutenant* Thomas Barber aperçut un « Oscar » en piqué devant et piqua à sa suite jusqu'à 2 000 mètres d'altitude. De deux courtes rafales, Barber envoya le Japonais en vrille. Les autres pilotes confirmèrent la destruction de l'appareil – la toute première victoire du 348th.

Le *Lieutenant-Colonel* Neel Kearby posant devant son P-47 « Fiery Ginger ».
Le nom signifie « rousse flamboyante » et Ginger était le surnom donné par Kearby à sa fiancée, Victoria, une rousse au tempérament bien trempé ! (Collection de l'auteur)

As de l'aviation

Neel Kearby à la tête du 348th *Fighter Group* au-dessus de la région de Port Moresby. Il pilote alors un P-47D-2-RE (42-8145). On note les marques distinctives des P-47 dans le Sud-Ouest Pacifique. (Collection de l'auteur)



D'autres pilotes aperçurent le *Captain* Max Wiecks prendre un « Oscar » de front; le chasseur ennemi tomba en flammes après avoir évité de justesse la collision avec le P-47. Au moins un autre « Oscar » tomba victime du *Lieutenant* Leonard Leighton (341st FS). Avec trois victoires homologuées, sans perte, le P-47 partait du bon pied sur ce nouveau théâtre. Le *Colonel* Kearby ne devait pas attendre son tour longtemps.

« *Je conduisais la cinquième section à 25 000 pieds quand j'ai aperçu un bombardier avec un chasseur de chaque côté à plus basse altitude* », consigna-t-il dans le rapport de son combat au-dessus de la péninsule de Huon daté du 4 septembre 1943. « *Après les avoir observés pendant deux ou trois minutes, j'ai décidé d'aller y regarder de plus près. J'ai hésité parce que je n'aimais pas perdre cette précieuse altitude et, d'après ce que j'entendais à la radio, il y avait des combats un peu partout.* »

Cependant, comme personne d'autre ne semblait s'intéresser aux trois avions japonais, Kearby largua son réservoir ventral et piqua à pleine puissance. « *À environ 3 000 pieds* [900 m] *de distance, je distinguai les disques rouges sur les ailes des "Oscar" et du "Betty". Je me suis approché à 1 500 pieds* [450 m] *et ai ouvert le feu. J'ai donné une correction d'un demi-rayon, espérant avoir un "Oscar" et le "Betty" en même temps, mais je me concentrai surtout sur ce dernier. Des traçantes encadrèrent l'"Oscar" et touchèrent le "Betty" qui explosa.* »

Le *Lieutenant* George Orr, qui volait comme ailier de son « patron », ressentit une vive frustration quand ses armes s'enrayèrent alors qu'il poursuivait le second « Oscar ». Néanmoins, il put apercevoir le chasseur que Kearby avait attaqué percuter la mer. Ce fut un doublé spectaculaire réalisé avec une seule visée !

Le 14 septembre 1943, Kearby se trouvait à la tête d'une formation de huit P-47 escortant des avions de transport à Malahang quand il reçut un message indiquant la présence d'avions ennemis dans le secteur. Connaissant l'importance des réservoirs supplémentaires, il demanda à ses pilotes de garder le leur pendant qu'il se débarrassait du sien. Toutefois, dans l'excitation, les autres pilotes l'imitèrent... Kearby se lança à la poursuite d'un Ki.46 « Dinah » qui constitua sa troisième victoire confirmée.

À cette époque, le P-38, grâce à son autonomie et sa puissance de feu, dominait les cieux de Nouvelle-Guinée, reléguant les autres chasseurs alliés au rôle de faire-valoir. Kearby était bien déterminé à infléchir cette tendance et il ne manquait aucune occasion de placer son 348th au centre de la bagarre. L'une des meilleures manières de contre-balancer la faible autonomie et le manque de puissance à basse altitude du P-47, pensa-t-il, était de se lancer dans des missions de chasse libre (« sweep »).

Le 11 octobre 1943, lors d'un raid sur l'aérodrome de Wewak, il eut l'occasion de démontrer la justesse de son raisonnement. Kearby et ses trois ailiers arrivèrent au-dessus du secteur de Wewak à 8 000 mètres vers 10h30. Quarante-cinq minutes plus tard, Kearby aperçut un chasseur ennemi isolé (identifié comme étant un « Zero », mais il s'agissait plus probablement d'un « Oscar »), 500 mètres plus bas et sur sa droite. Il l'attaqua immédiatement. Kearby s'était déjà débarrassé de son réservoir ventral vide pour augmenter sa vitesse et il ouvrit le feu à 200 mètres derrière le chasseur japonais qui explosa.

Reprenant rapidement de la hauteur, Kearby se mit en quête d'une nouvelle proie. Après avoir tourné en rond pendant dix minutes, il aperçut 36 « Oscar » et « Tony » servant d'escorte à une douzaine de bombardiers non identifiés le long de la côte vers 3 000 mètres d'altitude. Kearby mena sa section en piqué sur les arrières du dispositif ennemi.

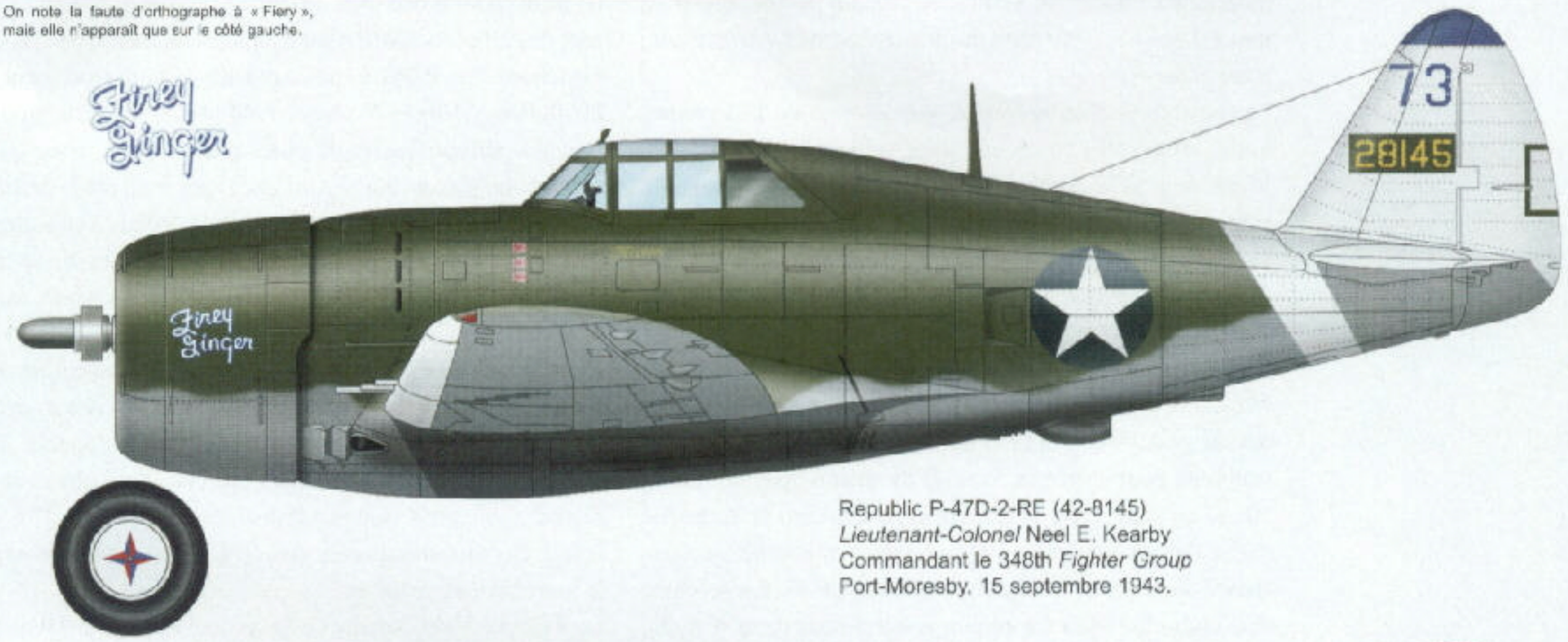
Le *Captain* John Moore avait vu le premier chasseur tomber dans la mer. Il était l'officier des opérations du 341st *Fighter Squadron* et se réjouissait de l'occasion qui lui avait été donnée de servir d'ailier à son commandant de groupe. Dans les secondes qui suivirent, il le vit descendre un autre « Oscar » et le *Captain* Bill « Dinghy » Dunham (un vieil ami de Kearby qui avait servi avec lui au Panama) abattre un « Tony » qui tentait de se placer dans la queue de son chef.

En glissant plus qu'en virant, Kearby se positionna derrière un troisième « Oscar » qui ne comprit qu'il était attaqué que quand il explosa... Un autre « Oscar » traversa le champ de visée de Kearby, qui ne lui laissa aucune chance, sous le regard attentif de Moore et Dunham. D'une manière assez remarquable, ces deux pilotes réussirent à rester groupés autour de leur leader; le quatrième pilote, le *Major* Raymond Gallagher, commandant le 342nd *Fighter Squadron*, manqua le gros de la bataille en s'accrochant à la poursuite d'un « Oscar » qui avait disparu dans un nuage.

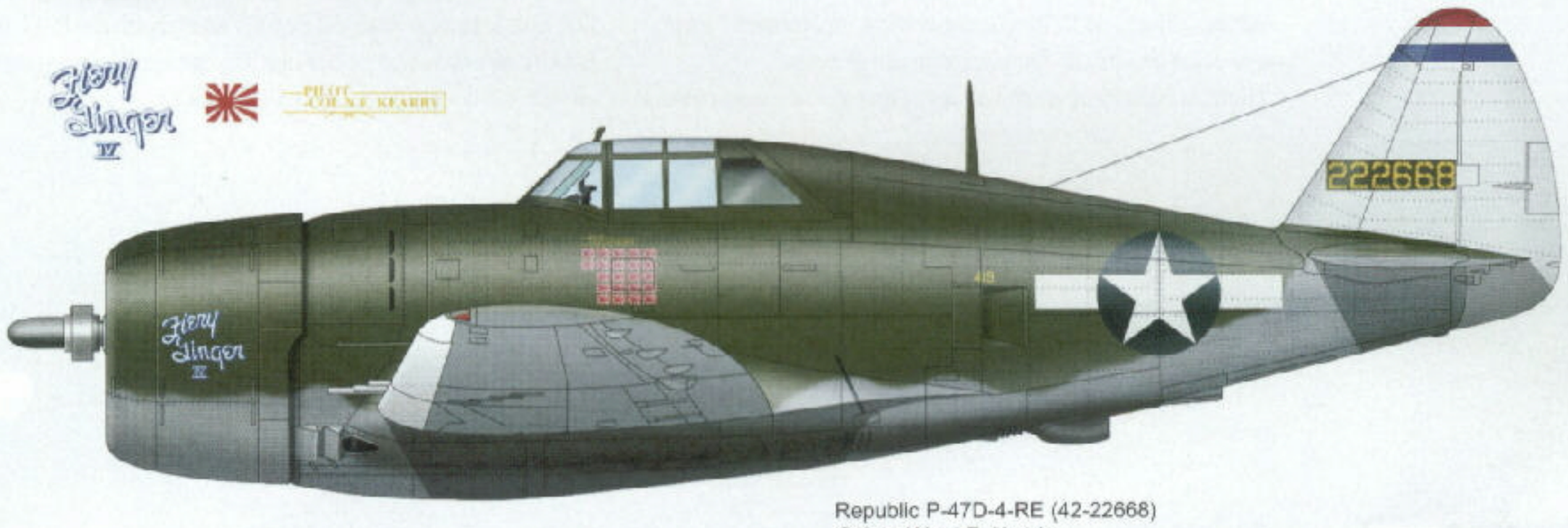
Moore revendiqua un « Tony » qui tomba en flammes dans la jungle, portant le score de la rencontre à six à zéro. Mais les jauges devenaient maintenant une réelle préoccupation et Moore entendit à la radio Dunham et Gallagher signaler qu'ils rentraient à la maison. Il repéra alors son « patron » en pleine action au milieu d'une nuée de chasseurs japonais. Il plongea à sa rescousse, tirant sur un « Tony » qu'il vit partir en flammes avant de disparaître, caché par l'aile de son P-47 (ce qui ne lui permit pas d'en revendiquer la destruction).

Son redoutable colonel venait d'abattre son cinquième ennemi quand trois « Tony » s'intéressèrent de près à lui. Moore fut contrarié de constater qu'ils étaient capables de le suivre en piqué, mais Kearby vola à son secours en le débar-

On note la faute d'orthographe à « Fiery », mais elle n'apparaît que sur le côté gauche.



Republic P-47D-2-RE (42-8145)
Lieutenant-Colonel Neel E. Kearby
Commandant le 348th *Fighter Group*
Port-Moresby, 15 septembre 1943.



Republic P-47D-4-RE (42-22668)
Colonel Neel E. Kearby
Rattaché au V *Fighter Command*
Saidor, 5 mars 1944.

rassant du dernier de la file. Les deux autres ne demandèrent pas leur reste. Les deux Américains tournèrent dans le secteur le temps de compter les colonnes de fumée qui montaient de la mer et de la jungle.

Les P-47 se regroupèrent et atterrirent à Lae vers 12h40 pour y être ravitaillés. De retour à Port Moresby, ils revendiquèrent la destruction de huit avions japonais, dont six pour le seul Neel Kearby. Cet exploit et sa manière agressive de conduire les opérations aériennes lui valurent la plus haute décoration américaine, la médaille d'Honneur du Congrès, qui lui fut décernée en janvier 1944.

On apprendra par la suite que le lieutenant-colonel Tamiya Teranishi, commandant la 14 *Hikodan* (escadre), fut abattu et tué au cours du combat. Il se trouvait dans le secteur quand il fut averti de l'arrivée des chasseurs américains. Il décida d'aller à leur rencontre à la tête d'une formation de 25 « Oscar » et « Tony », lui-même pilotant un appareil de ce dernier modèle. Il est vraisemblable qu'il tomba victime de Kearby.

Le 16 octobre 1943 fut une nouvelle journée faste pour le 348th, lorsqu'une formation de P-47, escortant des B-25 au-dessus d'Alexishafen, abattirent douze chasseurs japonais sans perte. Au même moment, Kearby menait un nouveau raid sur Wewak, obtenant sa dixième victoire.

Une fois encore, les quatre P-47 surgirent dans le périmètre de l'aérodrome sans avoir été inquiétés. Kearby repéra un « Oscar », dont le revêtement aluminium barbouillé de taches marron brillait dans le soleil. Évoluant à 7 000 mètres, soit 1 000 mètres au-dessus du Japonais, Kearby plongea sur l'infortuné chasseur japonais qui tenta d'éviter la charge en virant brutalement à droite. Il était trop tard, tirée à 150 mètres de distance, une rafale incendia le moteur. Le *Lieutenant* Meade Brown, qui fermait la marche, vit le pilote sauter en parachute.

À cette époque, seulement deux pilotes de ce théâtre d'opérations se trouvaient devant Kearby au nombre de victoires : Dick Bong (15) et Tom McGuire (13). En fait, seul Bong représentait une réelle menace envers Kearby, qui espérait bien être le premier à parvenir à 20 victoires, car McGuire, qui avait été abattu, se trouvait alors à l'hôpital.

Le 19 octobre, Kearby décida de revenir à Wewak. La mission s'avéra d'abord décevante, les quatre pilotes ne repérant que des cibles trop distantes, sauf trois qu'ils poursuivirent avant de se rendre compte qu'il s'agissait de P-38. Kearby pestait contre ce gâchis de carburant quand six hydravions F1M « Pete » eurent la mauvaise idée de décoller depuis un îlot à l'entrée du port de Wewak. Comme la chasse japonaise brillait par son absence, Kearby donna le signal de l'attaque « chacun pour soi ».

Les hydravions furent surpris en flagrant délit de décollage, au plus mauvais moment pour eux. Chaque pilote en détruisit un

au premier passage et Kearby en revendiqua un second au terme d'une passe par plein travers; le sixième fut crédité à un autre pilote.

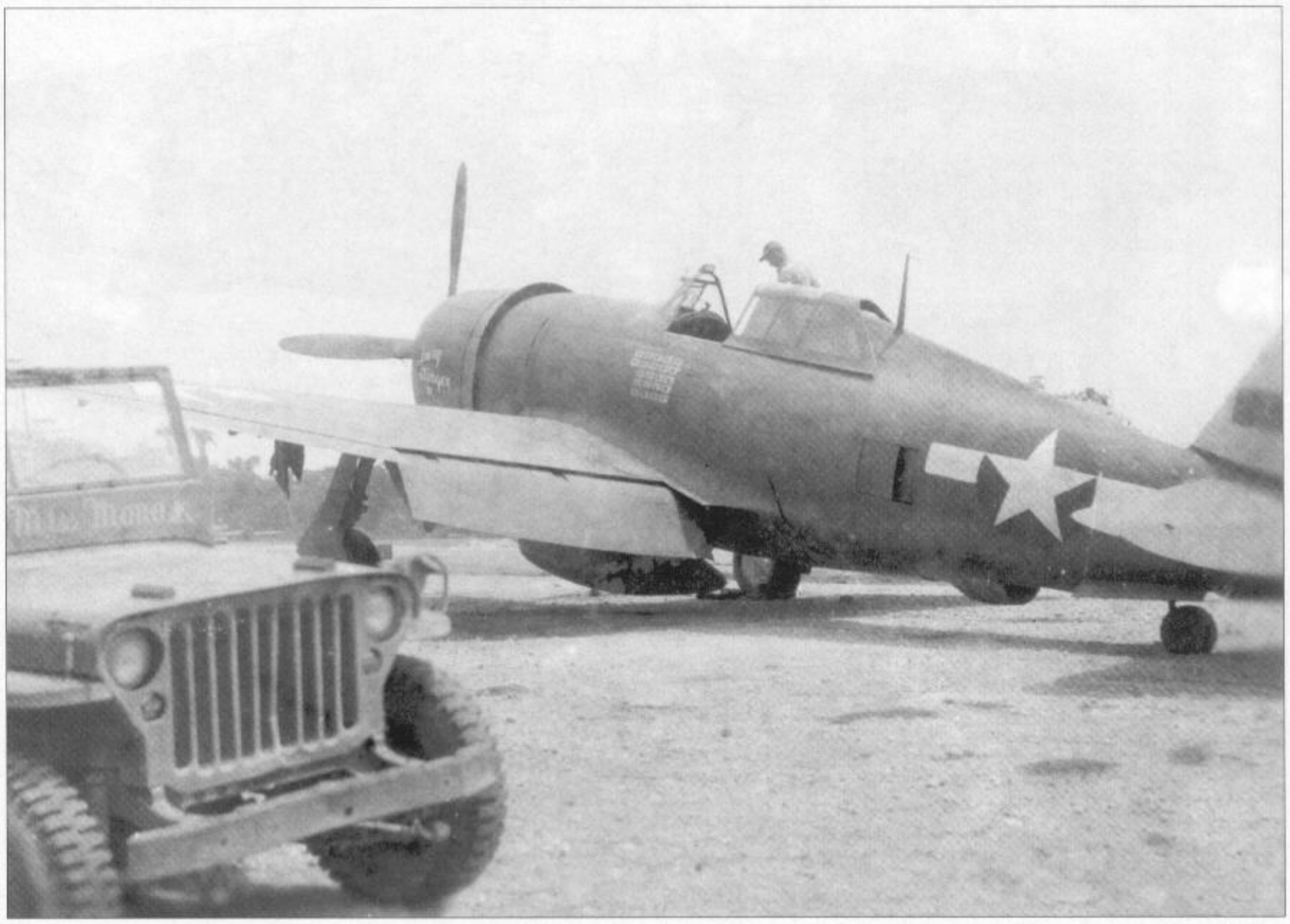
La palmarès de Kearby s'établissait désormais à 12 victoires, toutes remportées en six semaines. À titre de comparaison, McGuire avait revendiqué ses 13 victoires en dix semaines et Bong ses 15 en neuf mois.

Le 24 novembre 1943, Neel Kearby fut nommé à la tête du V *Fighter Command*. Il ressentit cette promotion à la fois comme la reconnaissance de son influence au sein de la 5th *Air Force* et comme un coup d'arrêt à sa chasse aux victoires. Mais, il se trouvait désormais à la bonne place pour réclamer davantage de P-47. Fin 1943, la production du P-38 n'était pas suffisante pour alimenter tous les théâtres d'opérations et la 5th AF en avait perdu un nombre important dans la campagne contre Rabaul. En janvier 1944, près de la moitié des unités de chasse du V *Fighter Command* volait sur P-47. La politique de Kearby lui attira un certain ressentiment de la part des anciens pilotes de P-38, qui regrettaient amèrement l'autonomie et les qualités de leurs anciennes montures.

Même si Kearby se sentait à l'aise dans son nouveau poste, il ne ratait pas une occasion de partir en mission. Il ajouta ainsi sept nouvelles victoires à son palmarès (et même une probable à bord d'un P-38), avant de prendre le commandement du 309th *Bomb Wing* le 26 février 1944. Au moins, cette promotion lui permettait-elle de voler plus souvent, mais il en éprouva un plaisir mitigé car Dick Bong avait été le premier pilote américain de la Seconde Guerre mondiale à atteindre la barre des 20 victoires et l'objectif suivant était de dépasser le record du *Captain* Eddie Rickenbacker de 26 victoires, établi au cours de la Grande Guerre.

Bong et le *Lieutenant-Colonel* Thomas Lynch avaient été retirés des opérations fin 1943, mais ils étaient revenus au début de l'année suivante avec l'autorisation d'effectuer des missions de chasse libre en étant rattachés directement au V *Fighter Command*. Bong en était alors à 21 et Lynch à 16. La course aux victoires montait en intensité, car Kearby talonnait le leader à deux victoires.

Le 9 janvier 1944, Kearby lança un nouveau raid sur Wewak. Dix-huit « Tony » tentèrent de tenir tête aux quatre P-47, mais Kearby en envoya un piquer une tête dans le port et un second en mer. Ce doublé porta son palmarès à 21.



« Fiery Ginger IV », un P-47D-4-RA (42-22668), à Saidor, au moment de la dernière mission de Neel Kearby.
Son palmarès indique 22 victoires, une victoire de Kearby sera déclassée en « probable » ultérieurement. Sa véritable 22ème victoire, Kearby l'obtiendra le jour de sa disparition.
(Collection de l'auteur)

Toutefois, Bong et Lynch étaient décidés à ne pas s'en laisser conter. Le premier obtint son 22ème succès le 22 février et le second son 19ème le 10 du même mois.

Cette émulation, pour saine qu'elle était, présentait cependant un caractère dangereux. Le *Captain* Joe Foss, de l'USMC, qui avait atteint un score équivalent dès janvier 1943, avait été abattu et grièvement blessé. Son camarade, le *Major* Gregory Boyington, alias « Pappy », avait aussi été descendu et fait prisonnier en tentant de battre le record. Un autre pilote de l'US Marines Corps, le *Captain* Robert Hanson, avait été tué après avoir remporté sa 25ème victoire. D'ailleurs, le *Lieutenant-Colonel* Thomas J. Lynch allait être tué le 7 mars 1944 après son 20ème succès.

Cependant, le 5 mars 1944, Bong, Lynch et Kearby se trouvaient encore bien dans la course et terriblement motivés, d'autant que les nouvelles venues d'Europe leur avaient appris que plusieurs pilotes avaient franchi la barre des 20. Chacun était bien décidé à faire le maximum pour être le premier à battre le record de Rickenbacker, au mépris des règles de la plus élementaire prudence.

Un nouveau « sweep » fut organisé pour l'après-midi du 5 mars au-dessus de Tadji, auquel Kearby avait convié son vieux camarade, le *Captain* William Dunham, ainsi qu'un autre as du 348th, le *Captain* Sam Blair. Les trois P-47 décollèrent à 16 heures depuis le terrain nouvellement conquis de Saidor, au nord du golfe de Huon. Ils arrivèrent sur zone une

heure plus tard et patrouillèrent pendant un quart d'heure. Kearby fut le premier à apercevoir un Ki.61 « Tony », à 150 mètres au-dessus du terrain de Dagua. Volant à 7 000 mètres, les P-47 durent laisser le chasseur ennemi atterrir en toute tranquillité. Comme l'altitude était un élément vital, Kearby maintint sa section en position avantageuse.

Cinq minutes plus tard, les trois pilotes repérèrent un trio de bombardiers venant de la mer à une altitude de 150 mètres. Ils ne pouvaient pas les rater, le rouge des cocardes et le métal entre les taches vertes du camouflage brillaient de mille feux sous le soleil. De leur hauteur, les Américains les identifièrent comme étant des Mitsubishi G3M « Nell », mais les archives japonaises montrent qu'il s'agissait en fait de Ki.48 « Lily » du 75 *Sentai* qui arrivaient de Hollandia.

Kearby donna l'ordre de larguer les réservoirs et de le suivre en piqué. Blair se trouvait à la droite de Kirby et observait les appareils japonais en approche de la piste. Il vit Dunham tirer sur le bombardier de gauche qui explosa et s'écrasa sur le sol. Lui-même s'en prit à celui de droite à 200 mètres de distance. Le P-47 dépassa sa cible à pleine puissance, mais en se retournant, Blair, la vit percuter le sol. Au même moment, Dunham effectua une passe sans succès sur le bombardier du centre qui, inexplicablement, avait échappé à la précision millimétrique du tir de Kearby.

Dunham dégagea sur sa gauche pour revenir dans la direction opposée. Il put voir que la présence des trois bombardiers n'était plus signalée que par autant de colonnes de fumées montant de la jungle. Kearby était en train de grimper en virant sur sa gauche pour le rejoindre. Apparemment, il avait effectué un cercle complet pour abattre le troisième bombardier et se trouvait maintenant avec trop peu d'altitude et de puissance pour en découdre avec un « Oscar » qui s'approchait dangereusement de ses arrières.

Appartenant probablement au 77 *Sentai*, basé dans le secteur, l'« Oscar » semblait bien décidé à venger ses camarades. Dunham piqua pleins gaz pour une passe frontale et toucha le chasseur japonais dans la région de l'habitacle, mais il avait déjà ouvert le feu et atteint le P-47 de Kearby au moteur et autour du poste de pilotage. Pendant ce temps, Blair, qui revenait par la droite, vit Dunham reprendre de l'altitude après sa passe. Une quatrième colonne de fumée monta dans le ciel (les archives du 77 *Sentai* indiquent qu'un Ki.43 fut gravement endommagé, ce qui signifie que le pilote a survécu et que des pièces de l'appareil ont pu être récupérées).

Dunham et Blair se regroupèrent et atterrirent ensemble à Saidor vers 18h30. Ils avaient appelé Kearby à plusieurs reprises au cours du vol retour, dans l'espoir qu'il rentrait de son côté sur un avion endommagé. Dunham était dans un tel état de nerfs que le commandant de la base lui interdisit de participer à une mission de recherche lancée à la tombée de la nuit.

Le lendemain matin, il fallut en convenir : l'indomptable Kearby devait être porté disparu en mission.

Dick Bong battit le record le 12 avril 1944, en revendiquant trois « Oscar » au-dessus de Hollandia.

Kearby fut officiellement déclaré mort après la cessation des hostilités. Son palmarès de 22 victoires en fait le premier as du Pacifique sur P-47 et l'un des deux pilotes de Thunderbolt à avoir reçu la médaille d'Honneur du Congrès.

En 1946, une commission australienne retrouva les restes du P-47 de Kearby dans la jungle de Nouvelle-Guinée. Son corps fut découvert non loin de l'appareil, près d'un village. De toute évidence, Kearby avait réussi à sauter en parachute, mais il avait été mortellement atteint par les balles du chasseur japonais et avait rendu son dernier souffle, suspendu à un arbre par les bretelles de son parachute.

Sa dépouille fut rapatriée en 1949 et fut inhumée au cours d'une cérémonie intime dans le cimetière de sa ville natale au Texas. Quelques morceaux du P-47 furent rapportés et se trouvent maintenant au musée de l'aviation de Sydney, en Australie.

PALMARÈS DE NEEL KEARBY

04.09.43	Betty	Péninsule de Huon
04.09.43	Oscar	
14.09.43	Dinah	Marilinin
11.10.43	Oscar	Broram-Wewak
	Oscar	
	Oscar	
	Oscar	
	Tony	
	Tony	
16.10.43	Zero [1]	Wewak
19.10.43	Pete	Wewak
	Pete	
03.12.43	Zero [1]	Wewak
	Zero [1]	
	Zero [1]	
22.12.43	Zero [1]	Wewak
23.12.43	Tony	Dagua-Wewak
03.01.44	Sally	Wewak
	Zero [1]	
09.01.44	Tony	Wewak
	Tony	
05.03.44	Nell [2]	Wewak

[1] Plus vraisemblablement un « Oscar ».
[2] « Lily ».

Le *Colonel* Neel Kearby pose non sans une certaine fierté à côté de son palmarès, ce qui permet de dater la photo à la mi-octobre 1943.
(Collection de l'auteur)

Le GC III/6 (2)
juillet 40 - juillet 1941

À l'escale d'Athènes-Eleusis, le 26 mai 1941, en route pour la Syrie, le « 9 » (n° 329) de l'adjudant-chef Gabriel Mertzisen. Cet appareil sera abattu par la DCA le 8 juin. Au fond, à droite, les appareils de la 6ème escadrille, parmi lesquels on remarque le « 22 » (n° 357) et le « 29 » (n° 52). (SHAA)

Comme la plupart des groupes de chasse français maintenus en activité après l'armistice, le GC III/6 somnole tranquillement, à peine dérangé par des transferts épisodiques d'une base à une autre ou le passage de quelques avions britanniques en transit vers Malte ou l'Égypte. Rien de bien excitant pour les pilotes jusqu'au 17 mai, où le commandant Geille reçoit l'ordre de se tenir prêt à rejoindre le Levant.

Le chemin de Damas

En effet, la situation dans les deux mandats français du Liban et de la Syrie est très tendue. Le gouvernement de Vichy a autorisé la Luftwaffe à se poser sur les aérodromes du Levant pour ravitailler les insurgés pro-allemands en Irak. Une escadrille de Heinkel He 111 et une autre de Messerschmitt Bf 110 ont même transité par la Syrie pour aller appuyer les opérations terrestres. Les Britanniques ont fermement et rapidement réagi en mitraillant quelques avions allemands sur les aérodromes de Syrie.

La commission d'armistice allemande a marqué son accord pour le transfert, à ses frais, d'un groupe de chasse, en renfort du GC I/7 dont les Morane 406 s'avèrent incapables de s'opposer aux incursions anglaises. Elle a défini un itinéraire très strict, comportant une escale à Catane, Brindisi et Athènes, le terrain de Rhodes ne pouvant être utilisé qu'en cas d'absolue nécessité. En outre, le *Reichsmarschall* Göring a demandé que les avions français portent des marques bien visibles pour éviter toute méprise. Les Dewoitine D.520 recevront une couche de peinture jaune sur tout l'empennage arrière (sauf le gouvernail) et sur la casserole.

Le 24 mai, les valises sont bouclées. Le GC III/6 a reçu un complément de dotation sous le forme de deux D.520 avec leurs pilotes en provenance du GC I/3 et quatre D.520 du II/3. Ce sont en tout 26 appareils qui décollent à partir de 10 heures en direction de Tunis, première halte, où un appareil cassé à l'atterrissage est remplacé par le n° 146 du GC II/7. Les mécaniciens et deux pilotes haut-le-pied, soit en tout 37 hommes, prennent place à bord de quatre Potez 650 et un Farman 223.3

En cours de route, le n° 309 est abandonné à Catane – il ne sera récupéré qu'en mars 1942 ! En raison de leur faible autonomie, les Dewoitine sont contraints à faire escale à Rhodes, où, comme sur toutes les bases allemandes, ils sont accueillis comme des visiteurs de marque.

Le GC III/6 se pose enfin à Rayack le 27 mai, après un périple de 3 790 km, dont 2 830 au-dessus de la mer. Les appareils sont pour la plupart en piteux état, certains ayant effectué la dernière étape (Rhodes – Rayack, 3 heures et 15 minutes de vol) train sorti ou l'hélice au petit pas. Les pilotes sont fatigués, mais heureux car il n'y a pas eu de casse.

Opération « Exporter »

Le timide bombardement de plusieurs terrains français le 28 mai incite le général Jannekeyn, commandant d'Air Levant, à desserrer ses unités aériennes sur des terrains auxiliaires. Le lendemain, Geille et son adjoint, le capitaine de Rivals-Mazères, parcourent les différents terrains secondaires que le GC III/6 pourrait utiliser, mais devant leur mauvais état général, il demande à Air Levant de demeurer à Rayack, malgré les risques encourus.

Fin mai, la révolte en Irak a été matée, la Luftwaffe a déserté les cieux du Levant, mais les Britanniques n'en préparent pas moins de façon active l'invasion de la Syrie et du Liban (opération « Exporter »), à laquelle se joignent les forces françaises libres. La campagne de Syrie s'ouvre le 8 juin 1941.

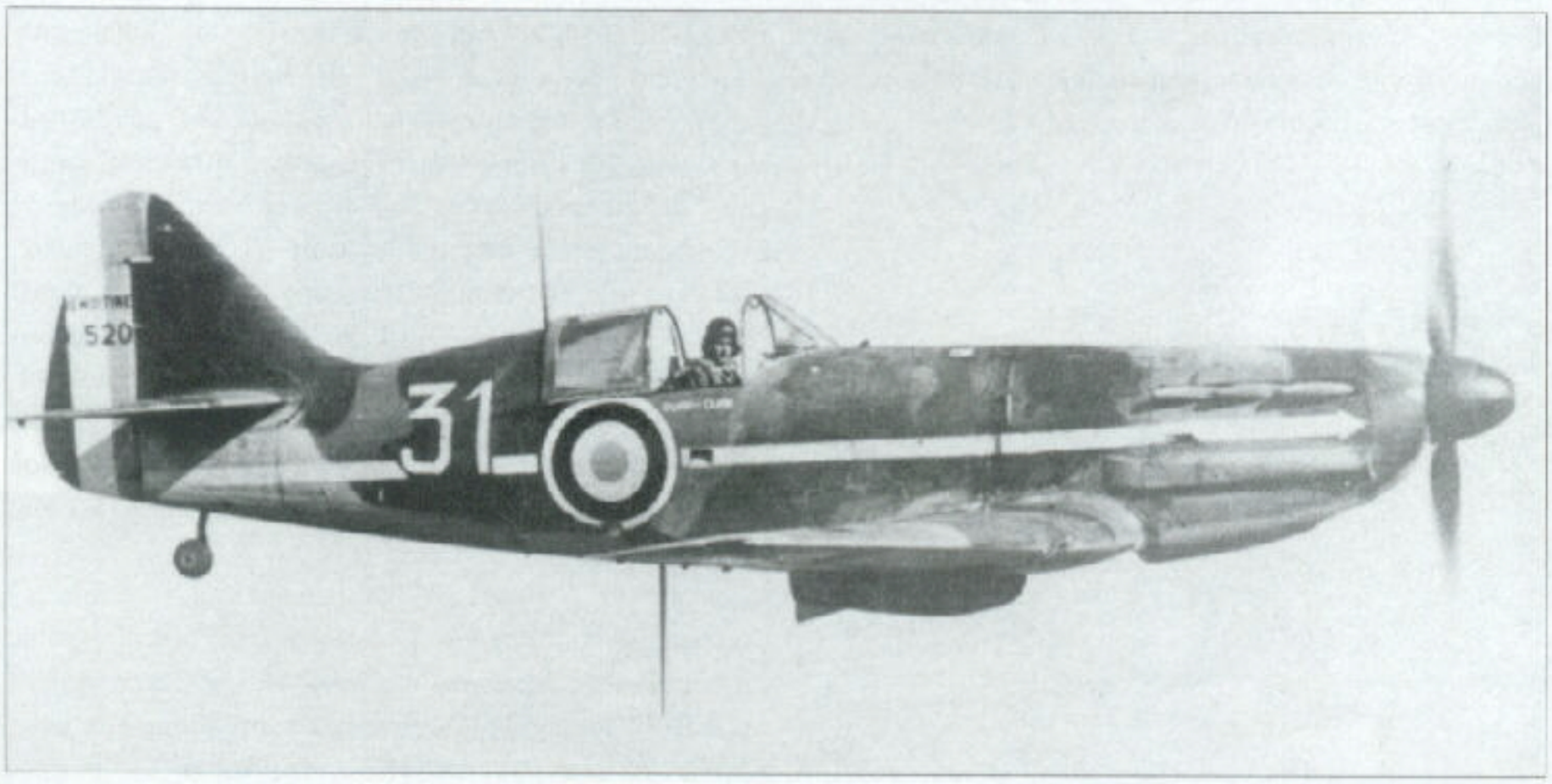
Dès l'aube, le III/6 envoie une patrouille double à Damas sous les ordres du sous-lieutenant Le Gloan. Accompagnant un Potez 63.11 dans la région d'Ezraa vers midi, les D.520 mitraillent une colonne motorisée. Le D.520 n° 329 du sergent-chef Mertzisen est touché par la DCA et doit se poser en catastrophe. Légèrement blessé, Mertzisen regagne ses lignes à pied, aidé par la population druze. Après avoir

Bien que de qualité moyenne, cette photo est intéressante à plus d'un titre.
Elle montre le D.520 n° 48, un ancien appareil de l'escadrille d'expérimentation, remis aux standards de série, à l'exception du patin arrière.
Ensuite, on note la répétition du code tactique sur l'extrados droit, pratique habituelle à la 5ème escadrille du GC III/6.
L'avion est accidenté par le sergent-chef Elmlinger à Tunis le 24 mai 1941 lors du transfert du groupe en Syrie.
(Collection J. Mutin)

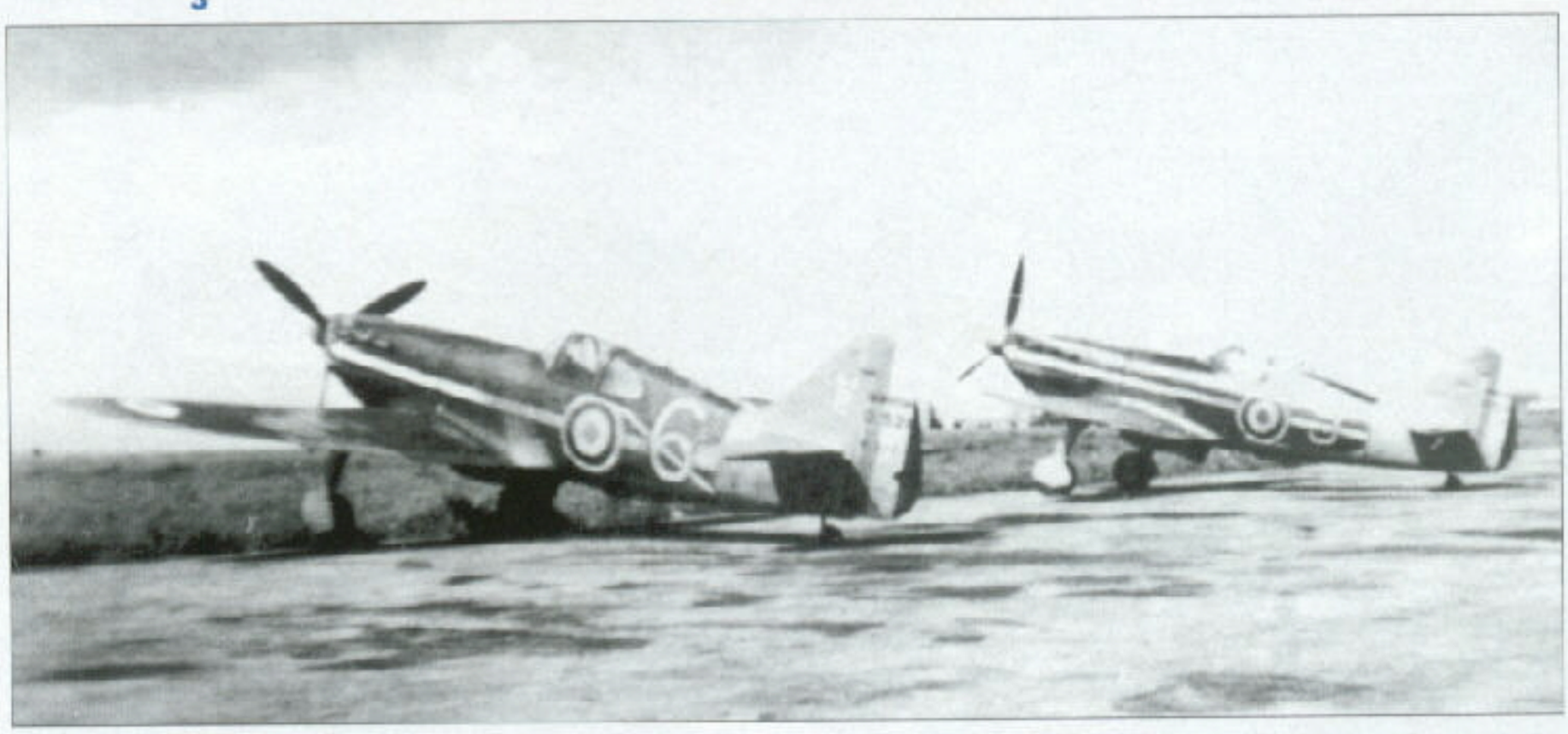
fait sa passe, Le Gloan rejoint le Potez. C'est alors qu'il aperçoit un Hurricane isolé. Il le poursuit et l'abat en bordure du terrain de Damas-Mezzé. Il s'agit du Z4364 du *Flight Lieutenant* J.R. Aldis du N° 208 *Squadron*.

La déroute des Fulmar

Une nouvelle mission est commandée à 15h30, mais au décollage, le sergent-chef Ravily perd le contrôle de son appareil et s'écrase. Il est tué sur le coup. Dans la soirée, Le Gloan rentre à Rayack avec ses trois derniers équipiers.
Il apprend qu'il a manqué une grande bagarre au-dessus d'une escadre navale britannique qui a fait son apparition au large de Saïda.
Peu après midi, le lieutenant Martin et le sous-lieutenant Brondel attaquent des Fulmar du N° 803 *Squadron* qu'ils prennent pour des Hurricane. Martin, touché soit par un Fulmar, soit par l'artillerie anti-aérienne des navires, saute en parachute et est fait prisonnier par les Australiens (il sera libéré en septembre 1941).
À 15h30, une patrouille double de la 6ème escadrille en découd à nouveau avec des Fulmar, qu'ils identifient à nouveau comme étant des Hurricane. Les Français ont l'avantage de l'altitude et surtout d'un matériel, sans doute vieillissant, mais plus performant que le chasseur embarqué anglais. Ils revendiquent deux Hurricane, mais en fait le N° 803 *Squadron* perd quatre Fulmar (quatre tués). Le Fulmar est aussitôt retiré des opérations.
Le 9 juin, le III/6 protège une expédition de Martin 167F et de... quatre Bloch 200 qui doivent bombarder l'escadre anglaise. Sans avoir été aperçus, des Hurricane du N° 80 *Squadron* se glissent derrière les Bloch et en abattent trois. À ce moment surgit la patrouille de Le Gloan qui s'en prend, selon toute vraisemblance, à une seconde formation du N° 80 *Squadron*, comme le laisse supposer le compte rendu établi par le sous-lieutenant Le Gloan :
« 15h25 : le sous-lieutenant Le Gloan voit trois chasseurs Hurricane venant de l'ouest dans le soleil. La patrouille monte et se place dans le soleil. Les chasseurs ennemis foncent sur les Bloch, mais nous intervenons avant l'attaque. La patrouille Montribot reste en protection. Le sous-lieutenant Le Gloan attaque le chef de patrouille anglais et l'abat en flammes; le pilote saute en parachute au large. Le sergent Mequet attaque l'équipier droit. Le troisième anglais poursuit son attaque sur les Bloch, mais ces



Le « 31 » (n° 321) du sergent Roger Pimont.
Comme sur tous ses avions figure le nom de baptême « Ouah ! Ouah ! ».
L'avion sera accidenté par un autre pilote pendant la campagne de Syrie et abandonné.
On remarquera que sur le D.520, où le pilote montait par la droite, la plupart des inscriptions et décorations sont portées sur ce seul côté.
(Archives Aéro-Journal)



Peu après leur arrivée sur la base de Rayack, les D.520 n° 277 de Le Gloan et 329 de Mertzisen. Les deux appareils seront détruits du fait de l'ennemi. (Archives Aéro-Journal)

derniers sont dégagés par Montribot. Le Hurricane disparaît en fumée. Après avoir fait demi-tour, le sous-lieutenant Le Gloan voit un Dewoitine (sergent Mequet) dans la queue d'un Hurricane. Mequet dégage, armes enrayées. Le sous-lieutenant Le Gloan attaque cet Anglais et l'abat en flammes. Le pilote saute en parachute au large. La patrouille double rentre au terrain au complet. »

Deux Bloch (trois tués) et deux Hurricane (deux tués) sont abattus.

Alertés par Le Gloan, trois D.520 conduits par le capitaine Richard arrivent sur les lieux et rencontrent trois Hurricane venus relever les précédents. Richard, attaqué par deux Anglais, part en piqué avec le feu à bord, qu'il parvient à maîtriser avant de rentrer à Rayack. Le sergent Michaux revendique une victoire, mais les deux derniers Hurricane rentrent indemne. Le troisième a été victime d'une collision frontale avec le Dewoitine du sous-lieutenant Rivory. Ils s'en sortent vivants, mais le Français est fait prisonnier. À son retour de captivité, il racontera que son appareil avait été touché par un chasseur anglais.

Les 10 et 11 juin, le III/6, réduit à 14 D.520 en état de vol, effectue de nombreuses patrouilles sans suite, les bombardiers britanniques n'opérant plus que de nuit.

Il est certain que les combats des 8 et 9 juin ont calmé les ardeurs de l'aviation britannique. Les Dewoitine 520 du III/6 ont clairement conquis la supériorité aérienne. L'arrivée de trois groupes de LeO 451 donne aux Français une supériorité numérique, qui, comme un an plus tôt, sera gâchée par une doctrine d'un autre âge.

La triste fin du D. 520 n° 277, « raccompagné » jusqu'à Rayack par des Gladiator. Curieuse coïncidence, cet incident, qui ne semble pas avoir fait perdre son sourire à Le Gloan (à droite), s'est déroulé un an, jour pour jour, après son exploit contre les Italiens. (Archives Aéro-Journal)

La disparition du capitaine Jacobi

Le 12 juin, une patrouille double décolle à 16h09 sous les ordres du commanant de la 5ème escadrille, le capitaine Jacobi. Leur mission consiste en un mitraillage d'une colonne près de Saïda. Le sous-lieutenant Brondel témoigne :

« *Nous voilà bien embarrassés pour trouver des cibles. Les Anglais ont admirablement mis à profit la nature accidentée du terrain pour disperser leurs véhicules et ils nous attendent de pied ferme. Je plonge derrière le capitaine et le piège se referme sur nous. De toutes parts, des armes automatiques ouvrent le feu. Devant moi, le capitaine vole en ligne droite, sans se soucier des obus qui se concentrent sur son avion. Il est atteint à différentes reprises. Son Dewoitine se met en léger piqué puis dérape sur la gauche. Le capitaine est sans doute touché, car il ne fait aucun effort pour redresser son avion qui percute le sol pleins gaz et qui explose sous le choc.* »

Le D.520 n° 229 s'écrase à 6 km au sud de Saïda. Les restes du capitaine Jacobi seront inhumés sur place par des soldats australiens. Un autre pilote est légèrement blessé et un D.520 s'écrase à l'atterrissage à Rayack.

Le 14 juin, Le Gloan à la tête d'une patrouille de six appareils escorte quatre LeO 451 du GB I/31 qui vont bombader l'escadre britannique. Le *Flying Officer* D.A. Coke du N° 80 *Squadron* se trouve alors en faction. Apercevant les chasseurs français, il grimpe dans le soleil et plonge sur le dernier de la formation. Mais, il n'est pas seul dans les parages, car trois autres Hurricane surgissent en même temps et le *Flying Officer* Dowding tire également sur le même adversaire. Tout naturellement, les deux pilotes voient le Dewoitine se détacher et piquer vers la mer en traînant un sillage de fumée. Les malheurs du sous-lieutenant Brondel ne sont pas tout à fait terminés, car après avoir essuyé cette double attaque, il est pris à partie par la DCA des navires. Son avion termine son vol sur le dos sur une plage de Beyrouth, mais lui est sain et sauf.

Pendant ce temps Le Gloan et ses quatre équipiers restants se sont rebiffés. Le combat dure une dizaine de minutes et s'achève sans résultat autre que des trous dans plusieurs appareils. Les Français sont crédités de deux probables et un Britannique d'une probable.

Dewoitine D.520 n° 313
Capitaine Léon Richard
GC III/6 6ème escadrille
Alger-Maison Blanche, automne 1940.

Dewoitine D.520 n° 358
Sous-lieutenant Georges Rivory
GC III/6 6ème escadrille
Alger-Maison Blanche, automne 1940.

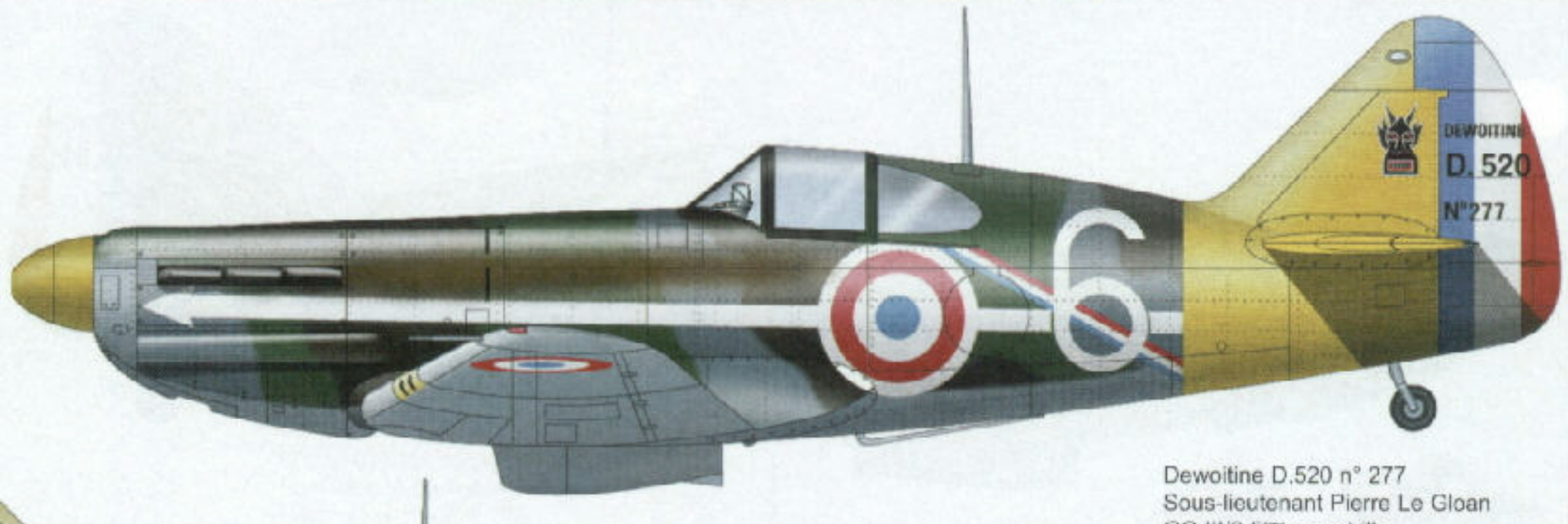
Dewoitine D.520 n° 302
Sergent-chef Jean Maccia
GC III/6 6ème escadrille
Alger-Maison Blanche, mai 1941.

Dewoitine D.520 n° 229
Capitaine Jacobi
GC III/6 5ème escadrille
Rayack, 8 juin 1941.

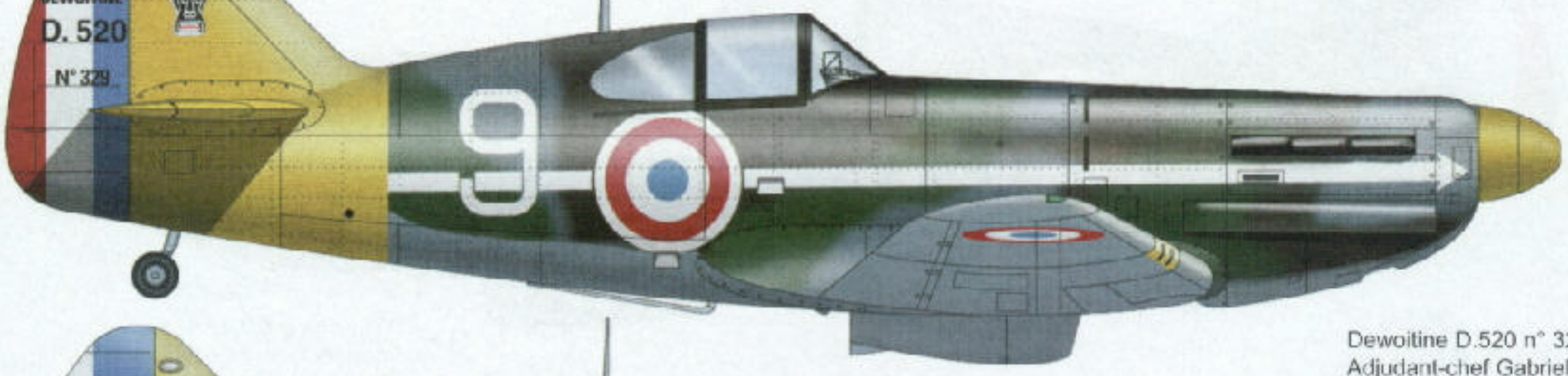
Dewoitine D.520 n° 369
Lieutenant Robert Martin
GC III/6 5ème escadrille
Rayack, 8 juin 1941.

© P-A. Tilley, 2002

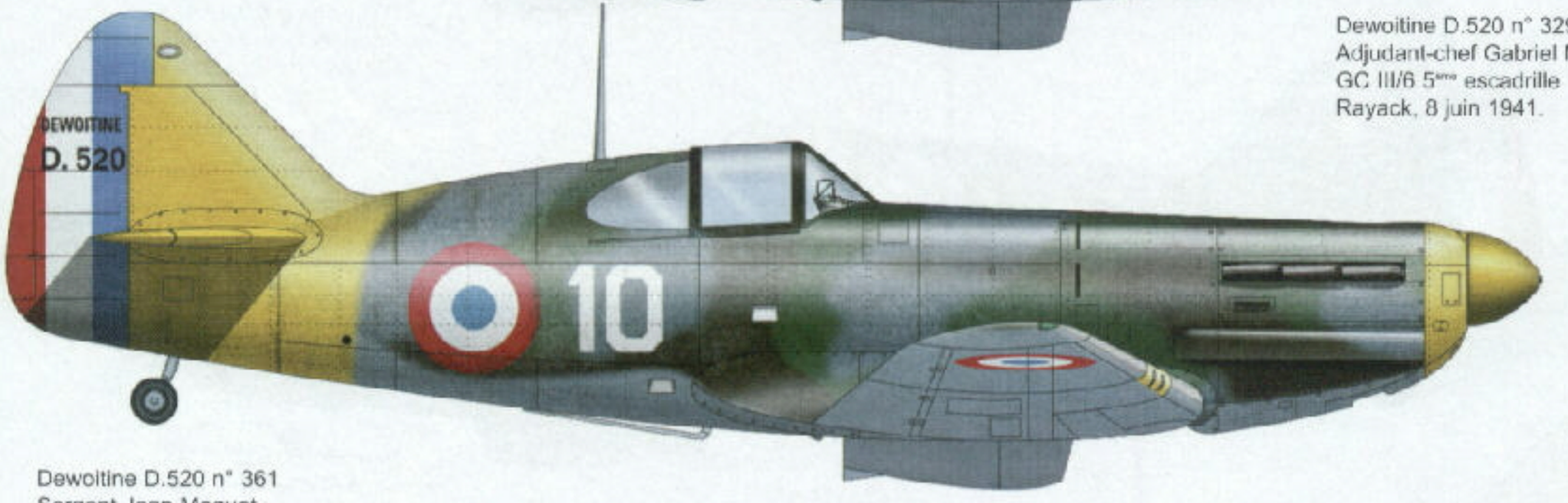
La chasse française



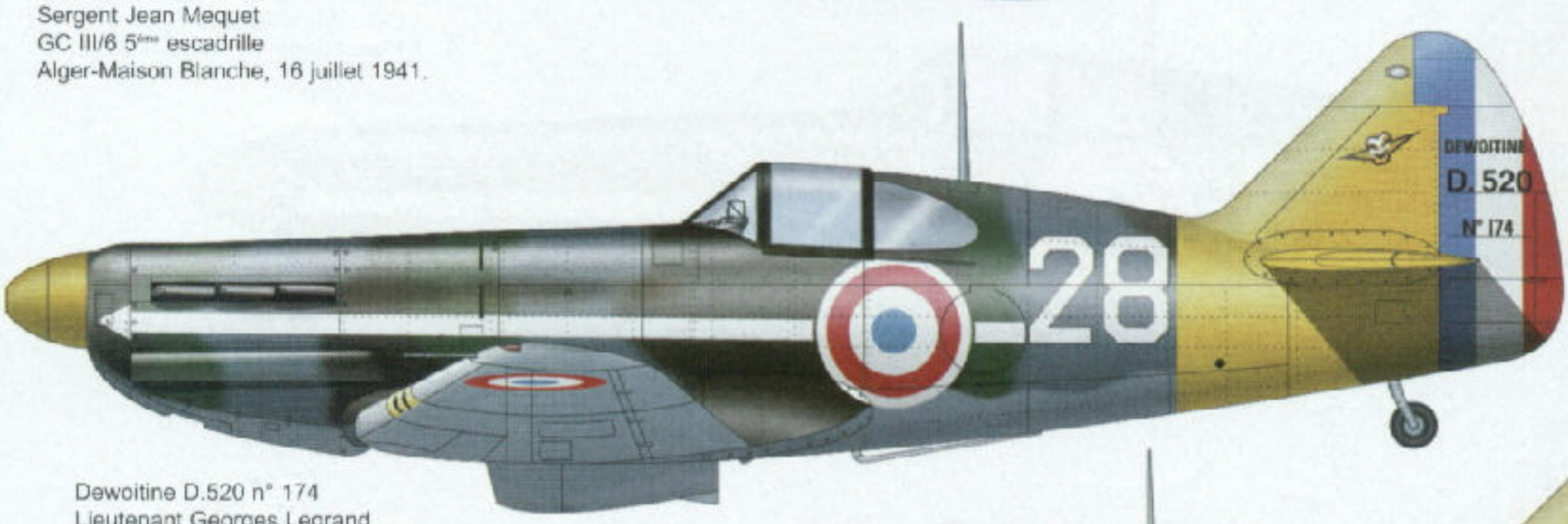
Dewoitine D.520 n° 277
Sous-lieutenant Pierre Le Gloan
GC III/6 5ème escadrille
Rayack, 15 juin 1941.



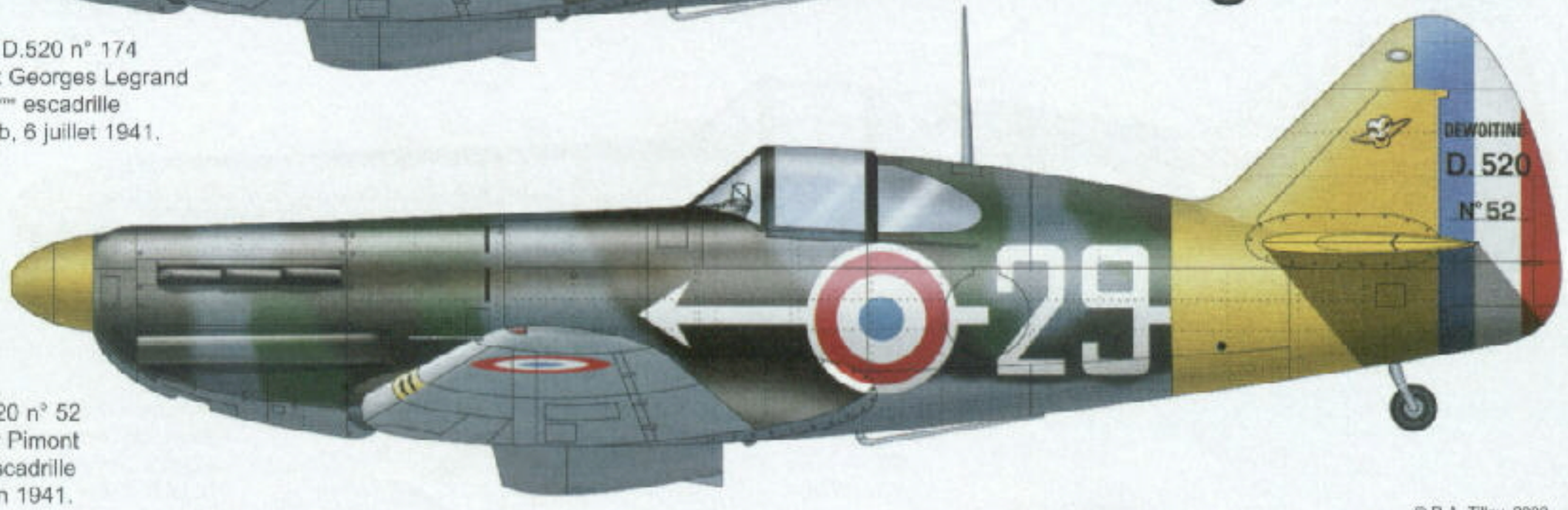
Dewoitine D.520 n° 329
Adjudant-chef Gabriel Mertzisen
GC III/6 5ème escadrille
Rayack, 8 juin 1941.



Dewoitine D.520 n° 361
Sergent Jean Mequet
GC III/6 5ème escadrille
Alger-Maison Blanche, 16 juillet 1941.



Dewoitine D.520 n° 174
Lieutenant Georges Legrand
GC III/6 6ème escadrille
Alep-Nerab, 6 juillet 1941.



Dewoitine D.520 n° 52
Sergent Roger Pimont
GC III/6 6ème escadrille
Rayack, 18 juin 1941.

© P-A. Tilley, 2002

La suprématie du Gladiator

Le 15 juin, une patrouille double décolle à 8h03 pour surveiller le secteur d'Ezraa où les troupes de Vichy ont lancé une contre-attaque. À 9h45, les Français aperçoivent trois Gladiator à 2 400 mètres d'altitude. Ils sont en fait au nombre de six, appartiennent au X *Flight* [1] et sont conduits par le *Flying Officer* K.H.O. Young.

Tandis que la patrouille haute (sous-lieutenant Le Gloan, capitaine de Rivals-Mazères et sergent-chef Mertzisen) plonge sur les trois Gladiator, les trois autres qui n'ont pas été repérés attaquent la patrouille basse (sergents-chefs Chardonnet et Elmlinger et sergent Mequet).

Le Gloan s'en prend au Gladiator K7947 du *Flying Officer* J.N. Craigie, qui est abattu à la première rafale. Il s'ensuit un combat tournoyant plutôt confus. Le *Flying Officer* Jeffrey et le *Sergeant* Appleby revendiquent la destruction d'un Dewoitine chacun. Le sergent-chef Mertzisen doit se poser sur le ventre et Rivals-Mazères, arrivé trop tardivement à son secours, tire sur l'un des assillants qu'il voit distinctement exploser au contact du sol. Le Gloan dégage un équipier en difficulté, mais il essuie ensuite une terrible rafale qui coupe les tuyauteries d'huile et le circuit de mise à feu de ses armes. Poursuivi par deux Gladiator jusqu'à 50 km de sa base, il s'écrase plus qu'il ne se pose à l'entrée de la piste de Rayack.

L'autre patrouille revendique une victoire, partagée entre Elmlinger et Mequet. Le *Pilot Officer* Watson est sérieusement touché à l'empennage, mais réussit à regagner Amman.

Si l'on en juge d'après les résultats, un Gladiator abattu et un endommagé contre deux Dewoitine détruits, le combat a tourné d'une manière surprenante à l'avantage des vieux biplans. Les Français ont sans doute eu le tort d'engager un combat tournoyant à basse altitude, où la puissance du Dewoitine n'a pas pu compenser l'agilité du Gladiator.

Trois jours plus tard, le 18 juin, se déroule le match retour quand six Dewoitine croisent la route de cinq Gladiator. La mission a mal commencé pour les Français, qui ont perdu d'abord le capitaine de Rivals-Mazères, contraint de rentrer à la suite d'une panne, puis le Potez 63.11 qu'ils étaient censés protéger. Surgissant sans avoir été repérés, les Gladiator abattent à la première passe le lieutenant Boiries (tué). Le sergent Pimont parvient à esquiver l'attaque, mais commet l'erreur d'engager un combat tournoyant. Il est contraint de se poser dans les lignes ennemies où il est fait prisonnier. L'une des victoires est attribuée au *Flying Officer* K.H.O. Young.

Le Gloan n'a rien vu du combat et ne comprend pas les signes désespérés que lui fait l'un de ses équipiers. Il reforme la patrouille et rentre à Rayack.

Le 19 juin, le groupe reçoit le renfort de quatre pilotes et leur avion. Cependant, deux autres sont contraints, faute de pilotes convoyeurs, de repartir en métropole chercher de nouveaux appareils.

[1] Une unité construite de bric et de broc à Amman, en Palestine, avec huit Gladiator qui ont survécu aux combats en Irak et d'anciens instructeurs de la base d'Habbaniya.

Le n° 313, portant le code tactique du chef de la 6ème escadrille, le capitaine Léon Richard, à Rayack, en juin 1941. L'appareil fera partie des rescapés qui rentreront en Algérie.
(Collection J. Mutin)

Face aux Tomahawk

Le 23 juin, les Britanniques inaugurent une nouvelle tactique. Comprenant qu'ils ne pourront pas ravir la supériorité aérienne en combat aérien, ils choisissent d'envoyer leurs chasseurs cueillir l'aviation française sur ses terrains. Commencent ce jour-là les premiers d'une longue liste de mitraillages au sol, qui, en fin de compte, entraîneront directement et par effets induits, la défaite des armées de Vichy.

L'un des deux Hurricane du N° 127 *Squadron* revendiqués par le GC III/6 le 5 juillet près de Deir ez-Zor.
(Australian War Memorial - n° P0038/64/17)

Après la campagne, les Britanniques ont rassemblé les épaves des avions français dans un coin de l'aérodrome d'Alep-Nerab.
On voit ici les restes de quatre D.520, dont le « 22 » (n° 357) accidenté par l'adjudant Japiot le 15 juin et le « 31 » (n° 321), accidenté à par le sergent Michaux le 27 juin.
On note l'étrange camouflage de l'avion non identifié à l'extrême droite.
(Archives Aéro-Journal)

À Rayack, l'alerte a été donnée juste à temps – pour une fois – et les Dewoitine sont en train de décoller quand six Hurricane défilent en bordure du terrain à basse altitude. Quelques minutes plus tard, alors que tous les D.520 disponibles sont maintenant en l'air, huit autres Hurricane se présentent à leur tour.

Le Gloan rattrappe un Hurricane isolé et le descend en flammes. Les autres engagent un combat tournoyant au cours duquel le capitaine Richard, le sergent-chef Mertzisen et le sergent Coisneau en abattent un second. Son avion touché, Le Gloan doit revenir se poser.

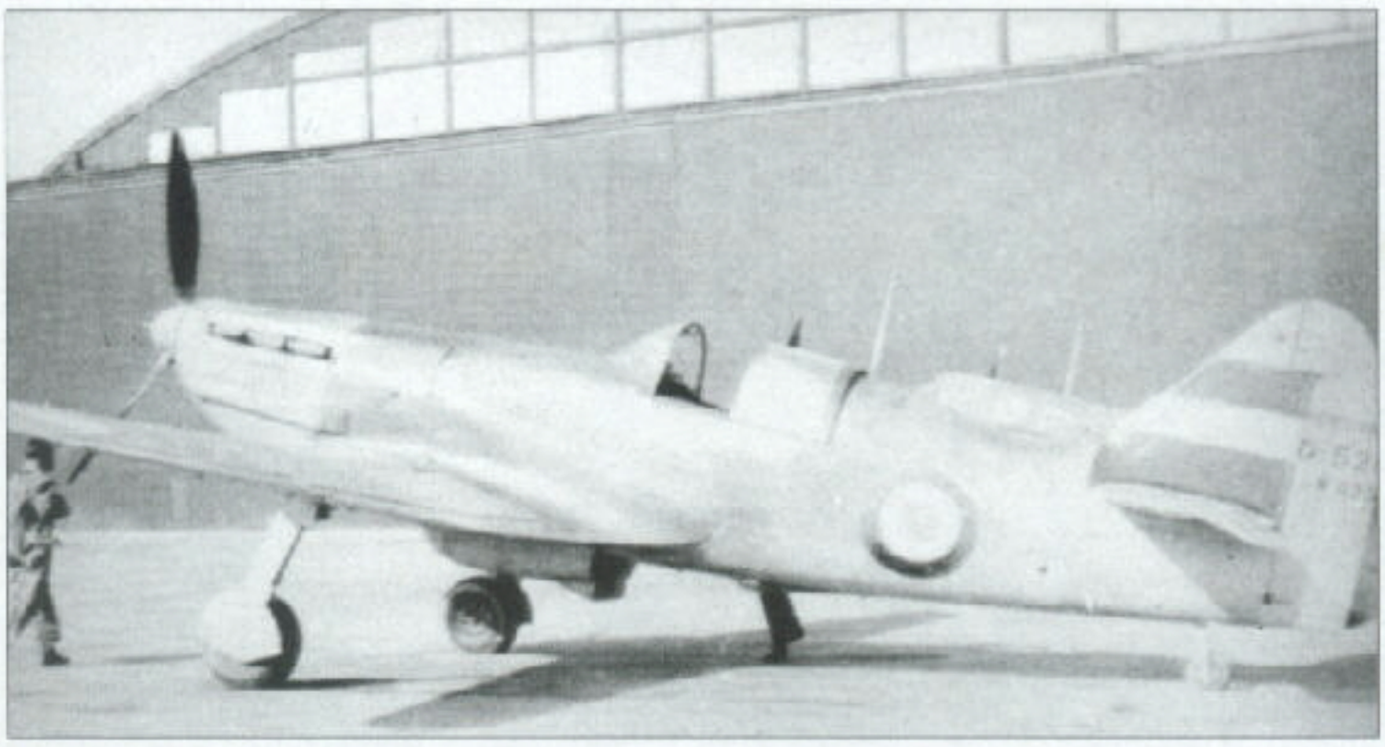
Pendant ce temps, une patrouille rentre d'une mission de protection au-dessus de Beyrouth et plonge sur deux Hurricane en rase-mottes au-dessus de la Bekaa. Le lieutenant Steunou en abat un et le second est crédité aux trois pilotes de la patrouille.

Les Britanniques admettent la perte de trois Hurricane (un tué, un blessé et un prisonnier), un quatrième étant fortement endommagé. Le GC III/6 est crédité de cinq victoires et seul un D.520 (celui de Le Gloan) a été endommagé.

À 18h40, ce sont les Tomahawk du N° 3 RAAF *Squadron* qui mitraillent Rayack. Cette fois, ils prennent les Dewoitine en flagrant délit de décollage. Le Gloan, dont ce n'est décidément pas le jour, est touché par le *Flying Officer* Bothwell et doit se poser tant bien que mal avec un début d'incendie à bord. Au sud de Zahlé, les Tomahawk engagent un combat avec quatre Dewoitine et le capitaine Richard en revendique un, probablement celui du *Flying Officer* Peter StJ.B. Turnbull, qui s'écrase à l'atterrissage à la suite des dommages causés par un chasseur français.

Cependant, le combat tourne à l'avantage des Australiens en raison de la plus grande puissance de leurs appareils. En quelques instants, Bothwell descend le lieutenant Steunou et le sergent Savinel, qui sont tués tous les deux.

Le D.520 n° 423 fait partie d'un renfort parvenu au GC III/6 le 4 juillet 1941.
Il est photographié ici à Marignane, peu avant son départ pour la Syrie.
(Archives Aéro-Journal)



Au soir du 23 juin, le III/6 se retrouve avec seulement 6 appareils disponibles. Il est mis au repos pendant deux jours.

Migration vers le nord

Rayak étant devenu intenable, car trop proche du front et visité trop régulièrement par la chasse britannique, le groupe est transféré au nord de la Syrie, à Alep-Nerab, en fin d'après-midi du 27 juin. De là, les D.520 vont être employés de manière fréquente pour mitrailler les troupes britanniques aux abords de Deir ez-Zor.

Le 3 juillet, trois D.520 du III/6 et cinq du II/3 accompagnent une expédition de LeO 451 au-dessus de Deir ez-Zor. Alors qu'ils se trouvent à une dizaine de kilomètres à l'ouest de leur objectif, les Français aperçoivent un Hurricane. Le lieutenant Legrand l'attaque avec ses deux équipiers, les sergent-chef Maccia et sergent Ghesquière, et le descend en flammes. Un second est descendu par la canonnier d'un LeO 451 avant que les Dewoitine n'aient le temps d'intervenir. Les deux pilotes, appartenant au N° 127 *Squadron*, sont tués.

Les Français jurent avoir vu les cocardes américaines sur les Hurricane. Cet incident provoque un gros remous en haut lieu et une protestation officielle sera même remise à l'ambassadeur des États-Unis à Madrid. Elle n'a, bien sûr, aucun fondement.

Le 4 juillet, le III/6 touche deux D.520 et quatre pilotes en renfort. Le lendemain, douze Dewoitine des II/3 et III/6 décollent vers 17 heures pour protéger des bombardiers au-dessus de Deir ez-Zor. Sur place, se trouvent en patrouille un Gladiator et deux Hurricane du N° 127 *Squadron*. Les Français comptent quatre Gladiator et trois Hurricane. Laissant les Gladiator au II/3, qui les cherchera en vain, le III/6 s'occupe des Hurricane. Le Gloan et Mertzisen en isolent un qu'ils abattent à 15 km au nord-est de Deir ez-Zor. Le capitaine Richard et le sergent Loï contraignent le second à se poser dans la nature et aperçoivent distinctement le pilote en sortir pour se réfugier derrière des rochers. Les deux aviateurs anglais regagneront leurs lignes à pied.

Dernières missions

Le 7 juillet, au retour d'un mitraillage sur Raqqa, le capitaine de Rivals-Mazères tombe en panne et effectue un atterrissage de fortune en plein désert. Il en est quitte pour trente bons kilomètres de marche à pied.

Dans la journée, le groupe fait mouvement sur le terrain auxiliaire de Mouslimyé, prélude au retour en Afrique du Nord, car la situation des forces de Vichy est désormais désespérée.

Le 8 juillet, le III/6 effectue ses ultimes missions, un miraillage de Raqqa à l'aube et une escorte de LeO 451 dans l'après-midi. Vers 20 heures, le commandant Geille reçoit l'ordre de faire partir sur Athènes tous les avions disponibles, priorité étant donnée aux chefs d'escadrille et chefs de patrouille. Le but officiel est de renouveler le matériel avant un retour en Syrie, mais le général Dentz, commandant en chef de l'armée du Levant, a demandé aux Britanniques une suspension d'armes. Dans la nuit, les pilotes sans avion et les mécaniciens embarquent à bord d'un Dewoitine 338 d'Air France.

À l'aube du 9 juillet, l'échelon volant, soit 14 D.520, décolle en direction de la Grèce, après escale à Rhodes. Surprise, le

11 juillet, Air Levant demande le retour de quatre appareils en renfort du GC II/3, demeuré sur place. À peine arrivés à Mouslimiyé, les pilotes reçoivent l'ordre de retourner à Athènes, mais seulement deux effectueront l'aller et retour. Le lieutenant Mourier, à la suite d'une panne, a dû se poser à Antalya en Turquie, où il est interné (il s'évadera en mars 1943 pour rejoindre *Normandie* en URSS) et le second appareil n'a pas résisté à l'atterrissage en Syrie.

Le 15 juillet, le GC III/6 est de retour à Alger.

Dans la campagne de Syrie, il a perdu cinq tués et quatre prisonniers (dont un aux mains des Turcs) et 18 appareils sur les 32 utilisés. Il a revendiqué 21 victoires sûres et 3 probables – plus que pendant la campagne de France ! Le sous-lieutenant Le Gloan et le capitaine Richard ont revendiqué respectivement 7 et 6 victoires sûres.

Escarmouche en Méditerranée

Le groupe en découdra encore une fois avec l'aviation britannique, le 18 mai 1942.

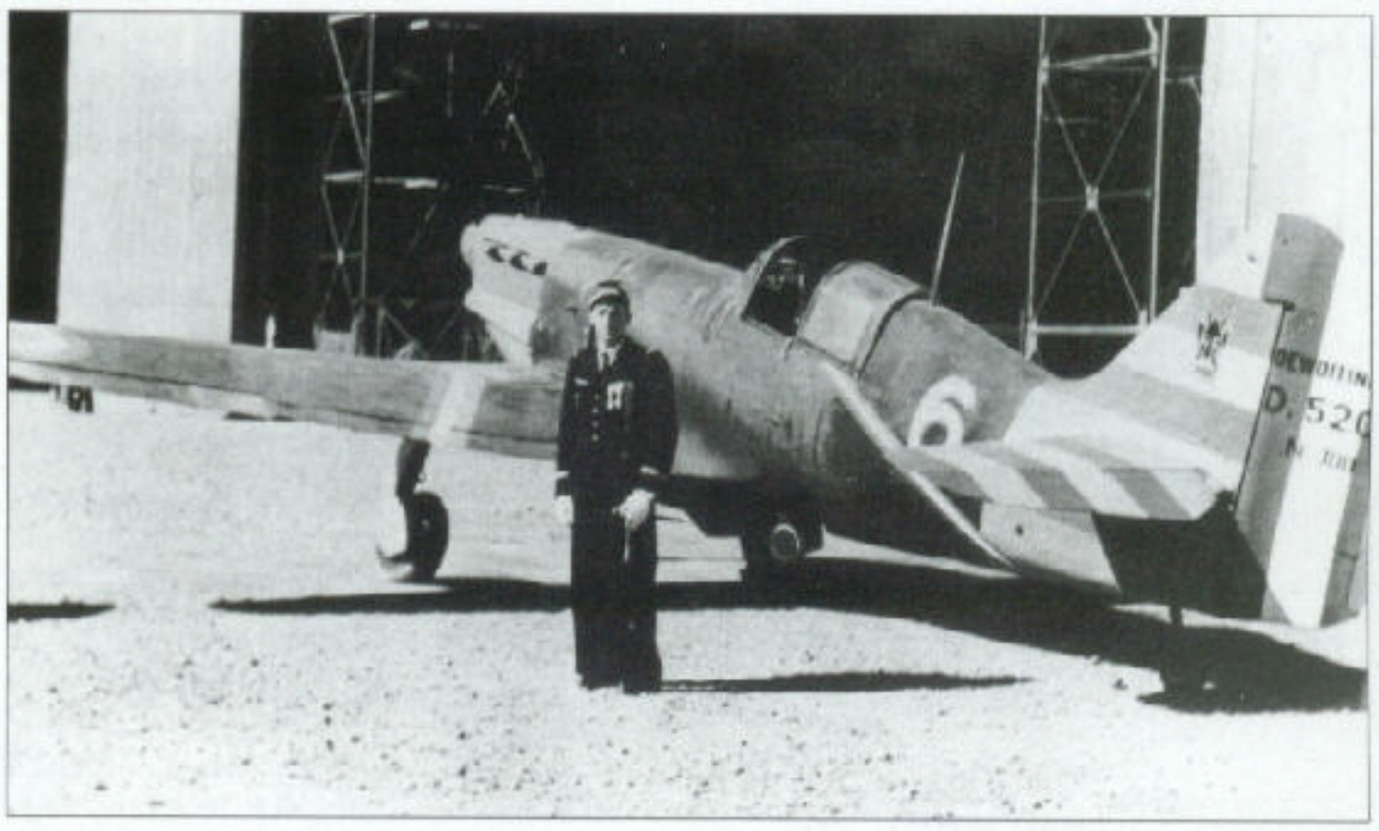
Dans la journée, les porte-avions *Eagle* et *Argus* reviennent sur Gibraltar après avoir livré des avions à Malte. À 9 heures, 7 D.520 sont alertés du passage d'un hydravion anglais à l'ouest d'Alger. Cette patrouille est rejointe par deux pilotes du II/3 qui prennent contact avec un Catalina du N° 202 *Squadron* au large d'Oran.

Le III/6 laisse un pilote pour surveiller l'hydravion dans l'attente de l'arrivée sur les lieux d'un torpilleur français. De l'*Argus*, quatre Fulmar du N° 807 *Squadron* sont lancés pour protéger un destroyer britannique qui vient recueillir l'équipage. C'est le lieutenant Salaün qui est en patrouille quand surgit le *Sub Lieutenant* P.E. Palmer. Le Français ne l'a pas vu venir. Le D.520 passe sur le dos, part en abattée et tombe dans l'eau.

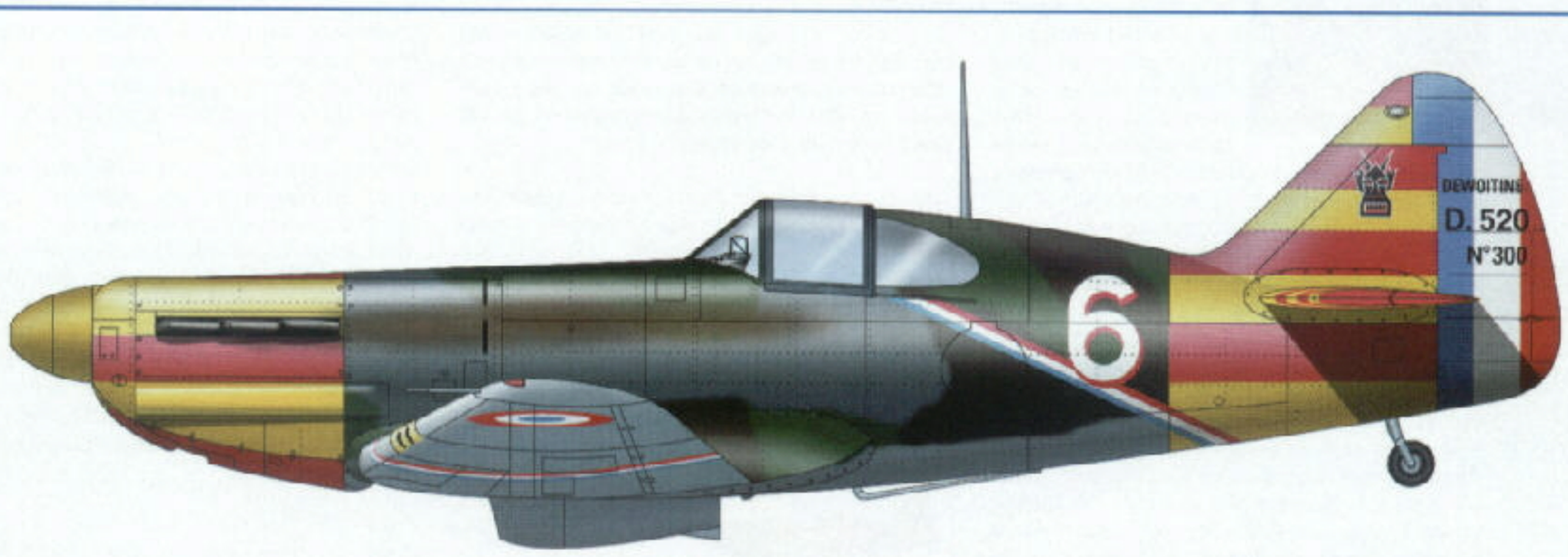
L'approche du destroyer n'est pas passée inaperçue et les capitaine Richard, lieutenant Satgé et sergent-chef Farriol décollent de Maison Blanche. Ils constatent que le Catalina a été sabordé par le destroyer et que Salaün a disparu. Cependant, ils croisent la route d'un autre Fulmar, celui du *Lieutenant* P.R. Hall. Ils le touchent sur le côté gauche de l'habitacle, puis au moteur, faisant exploser le réservoir de glycol dont les projections aveuglent le pilote. Celui-ci perd le contrôle de l'avion, donne l'ordre à son radio-mitrailleur de sauter et évacue tout de suite après. Hall est récueilli par les Français et fait prisonnier, mais son mitrailleur, le *Petty Officer* H.W. Nuttall, avait été tué par la première rafale.

Ce sera la dernière action du GC III/6 contre les forces alliées, car le 8 novembre 1942, cloué au sol par le brouillard, il ne pourra pas décoller et sera capturé par les troupes américaines.

La nouvelle monture du sergent-chef Gabriel Mertzisen à son retour de Syrie, le D.520 n° 399. On note l'absence de bande latérale blanche, un phénomène répandu au GC III/6 fin 1941. (Collection J. Mutin)



Ci-dessus et ci-dessous :
le lieutenant Pierre Le Gloan et son nouveau « 6 », le n° 300, à Alger-Maison Blanche, en 1942.



© P-A. Tilley, 2002

Aéro-Bibli

Un Mystère sans chantilly

Nouvelle venue dans l'édition aéronautique française, la société Avia-Éditions, qui n'a rien de commun avec Aéro-Éditions, sauf... son logo ! – propose un premier fascicule de 48 pages au format A4, consacré au Dassault Mystère IIC.

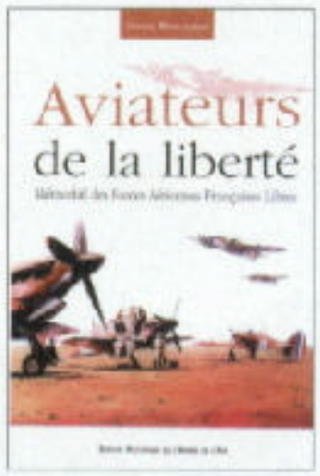
C'est un premier numéro, ce qui lui vaudra notre indulgence, d'autant que les ouvrages sur les avions français ne sont pas si nombreux.

Par rapport au texte écrit par J. Cuny chez Docavia, ce fascicule met l'emphase sur les protos – plus de la moitié des pages pour 20 appareils – et les essais en vol. La carrière opérationnelle est réduite à la portion congrue – mais avec seulement 150 exemplaires qui n'ont servi qu'un peu plus de deux ans, il était difficile de faire mieux. L'auteur en est réduit aux anecdotes sur les lapins et les lièvres, sans doute très drôles, mais dont la pertinence dans un ouvrage à vocation historique nous échappe.

On trouve deux pages de profils en couleur dûs à l'auteur, Jean-Jacques Petit, dont les légendes ont été inversées (erreur de jeunesse), une page présentant six photos en couleur et des tas de plans au trait et de vues de détail (une sorte de « walk-around ») qu'apprécieront les maquettistes.

Nous attendons la suite avec intérêt.

Dassault MD.452 Mystère IIC – J-J.Petit – Document'Air n° 1, Avia-Éditions, prix non mentionné.



Devoir de mémoire

À une époque où l'expression « honorer les morts » est galvaudée à tout propos, ce livre, publié par le Service historique de l'armée de l'Air, constitue un véritable travail de mémoire.

Dans ce mémorial figure le nom de 413 aviateurs français libres morts ou portés disparus pendant la guerre – et même un peu au-delà, puisqu'y sont aussi recensés Martell et Demozay.

Il est intéressant de noter que ce livre s'ouvre sur le décès de huit aviateurs, tués dans l'accident de leur Potez 540 le 30 juin 1940, alors qu'ils n'appartenaient pas encore *strico sensu* aux FAFL.

Pour chaque aviateur figure une courte notice biographique et un portrait. Comme ces notices sont classées par ordre chronologique de disparition, deux index permettent d'effectuer des tris croisés.

Le livre est fort agréablement présenté, avec une couleur secondaire bistre du plus bel effet. Quelques photos sont incluses au début et à la fin du livre.

Ceux qui craignent que ce sujet soit ingrat, voire rébarbatif, n'ont qu'à ouvrir le livre au hasard. Ils seront étonnés de voir combien de pages ils ont parcouru sans même s'en apercevoir...

Aviateurs de la Liberté - Mémorial des forces aériennes françaises libres – Col. H.Lafont – SHAA, Vincennes (94) – Prix : 30 euros.

Pour toute commande, adresser un chèque de 30 euros (franco de port pour la France) libellé à l'ordre du « Régisseur d'avances et de recettes du SHAT », au SHAA, Section publications, BP 110, 00481 Armées.

Pe-2 en action

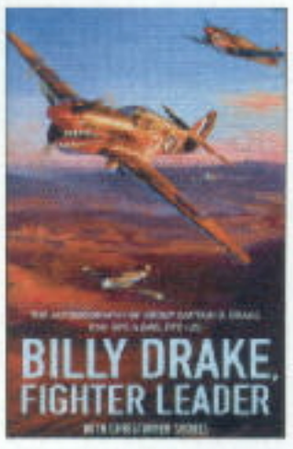
Squadron/Signal s'est intéressé assez tardivement aux avions soviétiques et ce volume est donc le bienvenu, d'autant que le Pe-2 fut le bombardier le plus répandu au sein des VVS. L'ouverture des archives russes permet maintenant de disposer d'autres photos que celles des cimetières d'avions photographiés par les PK allemandes.

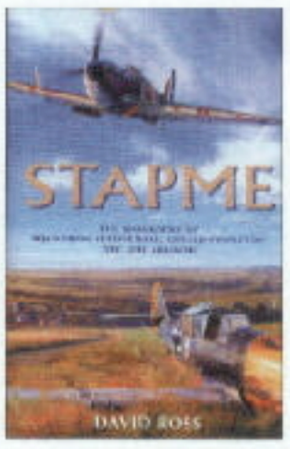
L'ouvrage est au standard de la série, avec des photos de qualité et des profils de bonne tenue.

Petlyakov Pe-2 in Action – H-H.Stapfer – Squadron/Signal n° 181.

Bios

Grub Street nous livre également deux biographies d'as britanniques – et non des moindres : Billy Drake et Basil Stapleton, le pilote qui abattit (notamment) von Werra.





L'Empire contre-attaque

Cela faisait 28 ans que l'on attendait une édition anglaise des deux livres mythiques de Hata et Izawa, devenus introuvables.

L'US Naval Institute avait bien traduit (si on peut appeler ce massacre une traduction...) le tome consacré aux unités et aux as de la marine Impériale, mais statutairement, il ne lui était pas possible de publier le tome consacré aux unités et aux as de l'armée Impériale. C'est Grub Street qui nous le propose aujourd'hui.

Par rapport à l'édition originale, il s'est enrichi d'un long résumé des campagnes de l'armée Impériale et de quelques nouvelles photos.

La description des campagnes, qui occupe quelque 100 pages, s'arrête d'une manière incompréhensible au 14 août, occultant, une fois encore, les combats soviéto-japonais qui durèrent encore une bonne quinzaine.

Ensuite, vient un historique résumé des unités (un peu à la manière des groupes de chasse français vus par Aéro-Journal), suivi d'une biographie succinte des as, classés par ordre alphabétique.

Dans les annexes, on trouve un étonnant tableau des as classés par lieu de naissance.

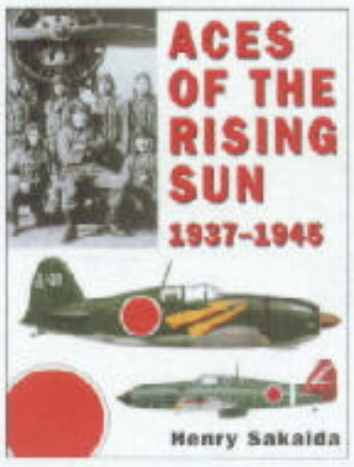
On se demande bien à qui cela peut servir.

L'ensemble est agrémenté de cartes et de photos désormais incorporées au texte – une véritable révolution !

Cependant, l'ouvrage est présenté d'une manière assez « grubstreetienne », avec des historiques d'unité qui commencent deux lignes avant le bas de la page – pratique, quand on feuillette pour une recherche...

Ce livre de 340 pages, qui n'est pas spécialement bon marché, est un peu l'équivalent des recueils de Prien et al sur la chasse allemande (un peu seulement, car l'état des archives japonaises ne permet pas d'entrer dans les détails pointus).

Japanese Army Air Force Fighter Units and Their Aces – I.Hata, Y.Izawa &C.Shores – Grub Street – Prix : £ 29,95.



Osprey se positionne avec un « deux en un » sur les as japonais, dans sa série culte, relookée d'une manière curieuse (la couverture n'est guère convaincante).

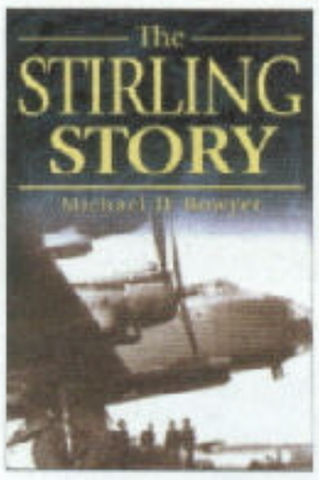
Henry Sakaida, grand spécialiste américain de l'aviation japonaise, présente ses propres biographies d'as. Ceux-ci sont classés d'abord par arme (marine, armée) puis par campagne (du Nomenhan à la défense de la Mère-patrie).

Le point fort de cet ouvrage de 210 pages est bien évidemment constitué par les illustrations. Non seulement, les photos sont plus nombreuses que dans le Grub Street, mais elles sont accompagnées de 21 planches en couleur d'assez belle facture. Toutefois, les photos sont moins originales, car beaucoup ont déjà été publiées dans les fascicules japonais « Famous Aircraft of the World » parus chez Bunrin Do.

On constate une grande divergence entre les deux ouvrages sur le palmarès des as. Anabuki se trouvant en deuxième position avec 39 victoires pour Hata/Izawa et en troisième, mais avec 51 victoires, pour Sakaida. Il semble, cependant, que les chiffres de Hata/Izawa soient plus proche de la réalité, mais Sakaida prend la précaution de préciser que ses listes comportent un mélange de victoires confirmées, non confirmées, probables, endommagés et même imaginaires.

Aces of the Rising Sun 1937-1945 – H.Sakaida – Osprey Publishing – Prix et autres détails sur : www.ospreypublishing.com

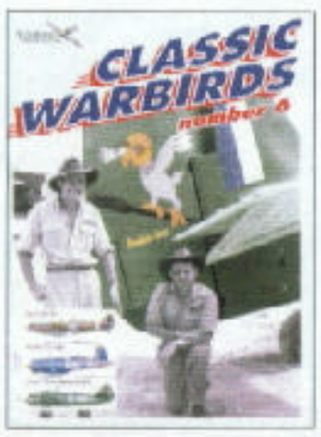
liothèque

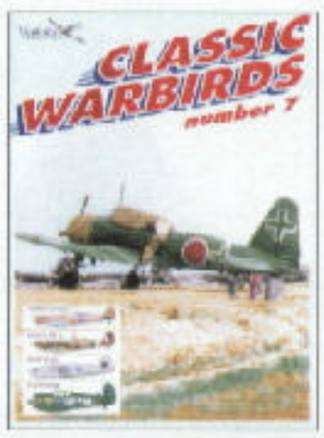


Le premier « lourd »

Voici un livre bienvenu sur un avion méconnu, éclipsé qu'il fut par le Lancaster et le Halifax. Et pourtant, le Stirling fut le premier bombardier quadrimoteur de la RAF. Et s'il fut considéré comme « décevant », c'est surtout la preuve qu'en temps de guerre, les priorités changent parfois rapidement.
Il constitue également une somme phénoménale d'informations concernant la partie opérationnelle – plus de 250 pages, remplies de statistiques et de tableaux. Tout y est, les objectifs, le tonnage lancé, les pertes détaillées et, bien entendu, la carrière de chaque appareil construit !
Le texte n'est pas rébarbatif, car il est émaillé de nombreux récits et de souvenirs d'anciens pilotes. Le livre est abondamment illustré, mais les photos sont souvent un peu petites, ce qui peut se comprendre, car il comporte déjà 408 pages.

The Stirling Story – M.J.F.Bowyer – Crécy Publishing – Tous détails sur le site : www.crecy.co.uk





Pots-pourris

Malcolm Laird, dont les lecteurs assidus d'Aéro-Journal ont pu apprécié le style et le souci du détail, s'occupe d'une maison d'éditions en Nouvelle-Zélande (Ventura Publications).
Il publie de manière régulière de petits fascicules (64 pages au format si typiquement british) qui constituent une sorte de pot-pourri d'articles, parlant tout aussi bien des hommes que des machines, mais à forte couleur locale. Ils sont agréables à lire, bien mis en valeur, illustrés de photos inédites et de profils couleur réalisés par l'auteur-éditeur soi-même.
Les n° 6 de la série Classic Warbirds présente ainsi les camouflage et marques des Beaufighter de la RAAF, les premiers Spit IX et l'histoire des Corsair néo-zélandais.
Le n° 7 traite de la biographie de deux pilotes néo-zélandais, dont Warren Schrader (bien connu des lecteurs d'Aéro-Journal), une galerie de Spitfire américains, l'historique des B-24 australiens, le camouflage des Boomerang et un essai sur les marques de reddition japonaises.
Le contenu est éclectique, pas ennuyeux pour deux ronds et les photos sont souvent en grand format (comme on les aime), ce qui permet aux maquettistes de ne pas s'abimer les yeux pour fouiller les détails.

Classic Warbirds – M.Laird – Ventura Publications : www.venturapublications.com

Lentorykmentti 4

K. Keskinen et K. Stenman poursuivent leur série à la Osprey sur les unités finlandaises et traitent dans ce nouveau fascicule d'un régiment de bombardement, le LeR 4.
Si ceux qui ne pratiquent pas le finnois n'ont pas le poids des mots (une traduction de neuf pages en anglais, plus les légendes bilingues), ils ont le choc des photos, car elles sont à la fois abondantes (225) – c'est la marque de fabrique de cette série – et d'excellente qualité.

LeR 4 – K.Keskinen & K.Stenman – Édité par K. Stenman auprès duquel on peut se procurer directement ce livre (et les autres), à l'adresse suivante : Maininkitie 14A, 02320 Espoo, Finlande – Prix : 32 euros (en Finlande).
www.kolumbus.fi/kari.stenman

Ceux du « Neu-Neu »

Ce livre est un complément idéal à notre hors-série sur le « Neu-Neu ». S'il survole rapidement l'historique du régiment, il met en revanche l'accent sur les hommes.
En effet, il donne une notice biographique pour chacun des aviateurs (pilotes, mais aussi mécanos, interprètes...) ayant été affectés au *Normandie-Niémen*.
L'auteur est bien placé pour savoir de quoi (ou plutôt de qui) il parle, puisqu'il est documentaliste au musée *Normandie-Niémen*, qui, comme chacun ne le sait peut-être pas, se trouve aux Andelys (Eure).
Cet ouvrage est fort bien fait, bien documenté et constitue une excellente source de référence.

Ceux de Normandie-Niémen – Y.Donjon – Éditions Astoure, Fréhel (22) – Prix : 19 euros.

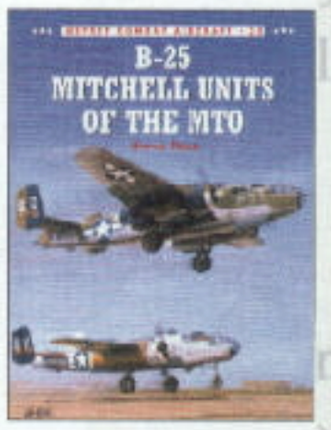
Mouette polonaise

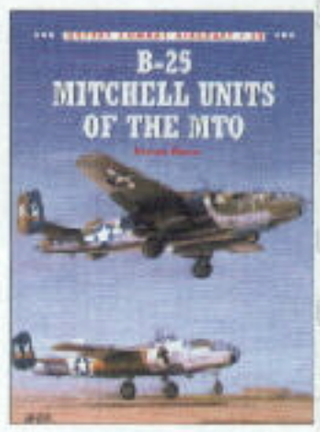
Notre ami P. Skulski maintient la cadence pour la publication de ses monographies. Il nous arrive cette fois-ci avec un sujet peu connu : le PZL P.24.
Ce fascicule de 40 pages au format A4 comporte un texte (en polonais), des photos d'époque, des photos actuelles (*walk-around*), des plans au trait, des profils en couleur et la revue des maquettes existantes. Le texte et les légendes sont résumés en anglais, mais alors vraiment résumés.

PZL P.24 – P.Skulski – Ace Publication – Tous détails sur le site : www.modelarstwo.org.pl/rynek/firmy/ace

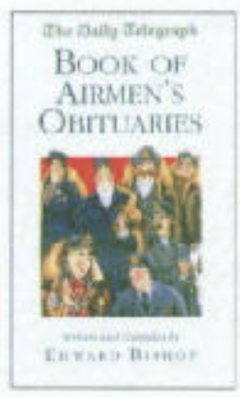
Osprey (too much) Publishing

La production d'Osprey étant telle, il ne nous est pas possible de passer en revue tous les titres publiés. Nous sommes donc contraints à sélectionner ceux qui nous ont le plus intéressés, principalement en raison de l'originalité du sujet.
Cependant, le lecteur trouvera ci-dessous un aperçu des nouveautés (encore que le terme ne soit pas forcément le mieux approprié en raison de notre parution bimestrielle).
www.ospreypublishing.com





Oraisons funèbres



Nous avons gardé le meilleur pour la fin : l'obituaire des aviateurs (hommes et femmes) tel que publié dans le Daily Telegraph.
Ce n'est pas franchement inintéressant, car y figure la biographie de quelques grandes figures de l'aviation britannique et alliée (Leonard Cheshire, Frank Whittle, « Johnnie » Johnson, Peter Townsend, Francis Gabreski, Adolf Galland... et même Jacqueline Auriol), mais c'est un peu curieux comme démarche. De l'humour noir à la sauce british ?

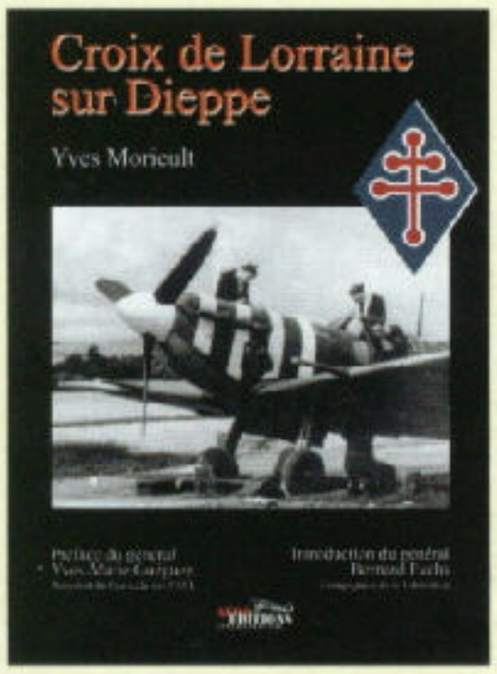
Book of Airmen's Obituaries – E.Bishop – Grub Street.

Prochain numéro

BODENPLATTE
L'opération de la dernière chance

Vous avez demandé Aéro-Journal ?
Ne quittez pas.

Au catalogue



Croix de Lorraine sur Dieppe
Yves Morieult

120 pages, près de 90 photos.

Prix : 25,9o euros + port.
France : 5,oo euros
CEE + Suisse : 7,oo euros
Autres : 8,5o euros
Envoi en *Colissimo suivi*.

Normandie-Niémen
C-J. Ehrengardt

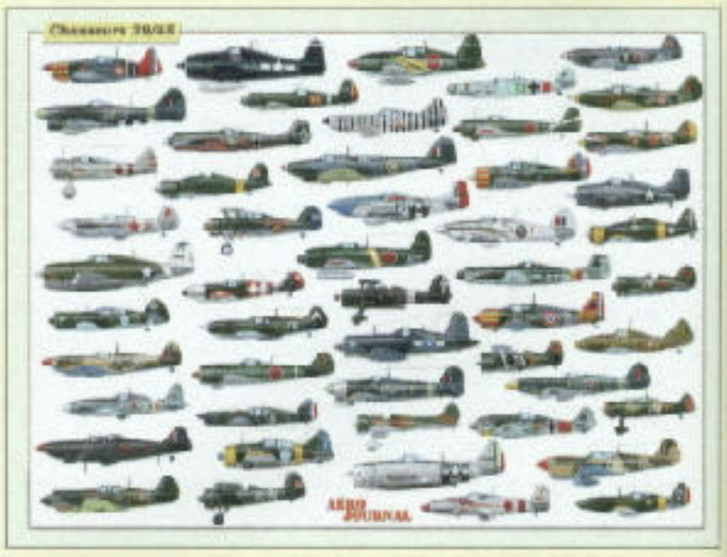
Hors-série n° 3 d'Aéro-Journal.
84 pages, plus de 80 photos et 8 pages de planches en couleur, cartes et nombreuses annexes (liste complète des pilotes et des victoires, bases, composition des escadrilles...)

Prix : 13,9o euros, port compris

Ils étaient là...
J. & P. Martin

Le sacrifice de l'armée de l'Air
septembre 1939 - juin 1940.

60,8o euros + port
Métropole : 6,1o euros
DOM/TOM, CEE : 7,65 euros
Europe autre : 9,15 euros
Amériques, Afrique : 15,25 euros
Asie, Océanie : 22,9o euros



... and always
« the » poster by Aéro-Journal

15 euros + port
France : franco
CEE, DOM/TOM, Suisse : 1,oo euro
Autres pays : 2,oo euros

BON DE COMMANDE
à photocopier, à recopier sur papier libre ou à découper et à retourner rempli avec votre règlement à
AÉRO-ÉDITIONS
BP 31
47550 Agen-Boé Cedex 1

☐ **Je souhaite m'abonner pour un an (6 numéros) du n° 28 au n° 33 inclus** : France 32,8o euros - CEE, Suisse, DOM-TOM 37,35 euros - Autres pays 41,2o euros , air mail.

☐ **Je souhaite recevoir :**

__ **exemplaire du/des n° 7 / 8 / 9 / 10 / 11 / 15 / 16** - Chaque numéro : 6,55 euros port inclus (tous pays).

__ **exemplaire du n° 21 / 22 / 23 / 25 / 26** - Chaque numéro : 7,15 euros port inclus (tous pays).

__ **exemplaire(s) du hors-série *Normandie-Niémen*** - voir tarifs ci-dessus.

__ **exemplaire(s) du livre *Croix de Lorraine sur Dieppe*** - voir tarifs ci-dessus.

__ **exemplaire(s) du livre *Ils étaient là...*** - voir tarifs ci-dessus.

__ **exemplaire(s) du poster** - voir tarifs ci-dessus.

Nom : _____ **Prénom :** _____

Adresse : _____

Code postal : _____ **Ville :** _____ **Pays :** _____

☐ **Ci-joint, mon règlement de euros** _____

☐ **Je règle par : chèque - mandat - carte bancaire (biffer les mentions inutiles)**

Carte : Visa – MasterCard n° _____ **Date d'expiration :** _____

Fait à _____ **le** _____ **Signature**

TRIOMPHE SUR L'ARC

Tout commence quand, en septembre 1941, un agent du SOE, se promenant sur les Champs-Élysées, regarde passer une parade allemande qui remonte l'avenue en direction de l'Arc de Triomphe. Il se dit qu'une attaque aérienne à ce moment précis serait un joli pied-de-nez aux Allemands et un fameux coup de pouce au moral des Français. Revenu en Grande-Bretagne, il s'en ouvre au commandant en chef du *Fighter Command* qui trouve l'idée intéressante. Celui-ci pense d'abord à envoyer trois Spitfire avec des pots fumigènes bleu-blanc-rouge, puis se rabat sur un unique Beaufighter. Des volontaires sont recherchés au sein du *Coastal Command* et le *Flight Lieutenant* Ken Gatward et son mitrailleur, le *Sergeant* George Fern, du N° 236 *Squadron* sont sélectionnés. L'équipage subit un entraînement intensif, à la fois théorique, en étudiant des plans détaillés et des photos de Paris, et pratique, en s'exerçant au tir sur des épaves dans la Manche. Ils reçoivent un drapeau tricolore qu'ils coupent en deux et chaque moitié est fixée sur une barre métallique. Ils s'entraînent dans le plus grand secret à lancer les deux moitiés de drapeau sur un hangar pour se rendre compte de la manière dont elles se déploient.

Prévue pour le 13 mai 1942, la mission avorte en raison de mauvaises conditions météo. Après trois autres tentatives infructueuses, le grand jour se présente enfin le 12 juin. Mais, laissons Ken Gatward raconter la suite :

« *La météo prévoyait des nuages, mais ils s'étaient dispersés quand nous avons atteint la côte française. Cette fois, nous irions jusqu'au bout. Nous avons volé en rase-mottes tout au long de notre mission, rarement à plus de 30 mètres et plus souvent à 10 mètres, sautant tous les obstacles, arbres et bâtiments. Nous volions à 350 km/h. Navigant à l'aide d'une carte, Fern s'est admirablement tiré d'un boulot difficile et m'a guidé jusqu'à Paris les doigts dans le nez. La parade était prévue pour midi. Quelques minutes avant l'heure, on a aperçu la Tour Eiffel et à 12h02, nous survolions les Champs-Élysées. Je suis remonté à 90 mètres de hauteur et ai basculé pour l'attaque – mais il n'y avait pas de parade ! L'avenue était presque déserte. Les Allemands avaient-ils été prévenus de notre arrivée ? La rage au ventre, nous avons piqué sur les Champs-Élysées, défilant à pleine puissance au ras des toits jusqu'à l'Arc de Triomphe. Quand nous sommes passés à la verticale, le* Sergeant *Fern a lancé les drapeaux par le système de largage des fusées éclairantes. Ils ont été expulsés comme des harpons et on ne les a pas vus se déployer.*

« *Nous sommes arrivés place de la Concorde où se trouvait le quartier-général de la* Kriegsmarine. *C'était mon objectif secondaire et, en passant, nous avons arrosé le bâtiment d'obus. Nous avons entr'aperçu des sentinelles terrifiées en train de se terrer – et nous étions déjà sur le chemin du retour. Nous avons volé jusqu'à la côte aussi bas qu'il était possible, mais nous n'avons rencontré ni* flak *ni chasseur ennemi. On s'est sortis de cette mission sains et saufs. Le seul incident a été une collision avec un gros corbeau qui a percuté notre radiateur droit. À part cela, la seule opposition que nous avons rencontrée a été celle de myriades de mouches qui se sont solidifiées en une masse compacte sur notre pare-brise.Quand il s'est agi d'atterrir, je ne voyais plus rien.* »

La raison pour laquelle la parade a été annulée n'a jamais été élucidée, mais, globalement, la mission a été considérée en haut lieu comme très satisfaisante. La Résistance française a adressé un message de félicitations pour cette opération qui lui a donné du baume au cœur. Ken Gatward sera décoré de la DFC et George Fern de la DFM pour cette action. Par la suite, Gatward deviendra *Wing Commander*, DSO and Bar, et Fern, *Squadron Leader*.

[D'après *Beaufighter Squadrons in Focus* – S. Parry– Red Kite, Walton-on-Thames, 2001]

Bristol Beaufighter Mk. VI (T4800)
Équipage : *Flight Lieutenant* K. Gatward et *Sergeant* G. Fern
N° 236 *Squadron*
Thorney Island, 12 juin 1942.

© P.-A. Tilley, 2002

Focke-Wulf Fw 190A-8
Kommando Seydlitz (?)
Selon un rapport de la *Luftflotte* 6, cet appareil, piloté par un Allemand, aurait été abattu le 26 avril 1945 dans la région de Riga.

Attention ! Ces planches ont été réalisées à partir des descriptions contenues dans le livre *Under the Red Star* de K-F. Geust, qui, comme l'indique l'auteur, sont probablement fictives. Malgré les rumeurs persistantes, la formation d'unités composées de pilotes allemands combattant aux côtés des Soviétiques n'a jamais été prouvée – *a fortiori* le pseudo-*Kommando* Seydlitz.

© P-A. Thiry, 2002